

**ANALISIS DAMPAK KEBERADAAN GOCAR TERHADAP  
PENDAPATAN ANGKUTAN KOTA DALAM  
PERSPEKTIF EKONOMI ISLAM  
(Studi Di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung)**

**Skripsi**

Diajukan Untuk Melengkapi Tugas-Tugas Dalam Memenuhi Syarat-Syarat  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (S.E)  
Dalam Ilmu Ekonomi Dan Bisnis Islam

Oleh

**SRI INDAH PERMATA SARI  
NPM. 1451010120**

**Jurusan: Ekonomi Syariah**



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
RADEN INTAN LAMPUNG  
1440 H / 2019M**

**ANALISIS DAMPAK KEBERADAAN GOCAR TERHADAP  
PENDAPATAN ANGKUTAN KOTA DALAM  
PERSPEKTIF EKONOMI ISLAM  
(Studi Di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung)**

**Skripsi**

Diajukan Untuk Melengkapi Tugas-tugas Dalam Memenuhi Syarat-syarat  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (S.E)  
Dalam Ilmu Ekonomi Dan Bisnis Islam

Oleh

**SRI INDAH PERMATA SARI  
NPM. 1451010120**

**Jurusan : Ekonomi Syariah**

**Dosen Pembimbing I : Dr. Erike Anggraeni, S.E., M.E,Sy  
Dosen Pembimbing II : Okta Supriyaningsih, S.E., M.E,Sy**

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
RADEN INTAN LAMPUNG  
1440 H / 2019 M**

## ABSTRAK

Meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap angkutan umum menyebabkan penyebaran angkutan di Indonesia kini semakin mengalami peningkatan seiring dengan berjalannya waktu. Salah satu jasa angkutan online yang saat ini berkembang adalah GoCar. Munculnya angkutan yang berbasis aplikasi online GoCar telah menimbulkan pro dan kontra di masyarakat. Satu sisi GoCar dianggap mempermudah pengemudi dan konsumennya. Di sisi lain, GoCar mendapatkan banyak kecaman dari pengemudi angkutan kota karena dianggap merebut nafkah para pengemudi jasa angkutan kota.

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana dampak keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota? dan bagaimana pandangan ekonomi islam atas dampak pengoperasian GoCar terhadap pendapatan angkutan kota?. Sedangkan tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota di terminal induk Rajabasa Bandar Lampung dan untuk mengetahui pandangan ekonomi islam atas dampak pengoperasian GoCar terhadap pendapatan angkutan kota di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung.

Penelitian ini termasuk penelitian lapangan (*Field Research*), dan bersifat deskriptif analisis. Sumber data yang digunakan yaitu data primer dan data sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara dan observasi langsung. Populasi yang menjadi objek penelitian adalah angkutan kota di Terminal Induk Rajabasa yang berjumlah 60 unit pada trayek Tanjung Karang – Rajabasa, sedangkan teknik sampel yang digunakan yaitu *Purposive Sampling* sehingga diperoleh 60 responden yang jumlahnya dibagi dalam jumlah, 40 responden untuk supir angkutan umum dan 20 responden untuk konsumen dengan kriteria sudah pernah menjadi pengguna jasa angkutan umum dan GoCar.

Hasil penelitian yang diperoleh yaitu keberadaan GoCar memberikan dampak terhadap pendapatan angkutan kota di Bandar Lampung yang dimana rata-rata pendapatan sebelum adanya GoCar adalah Rp 1.200.000 – Rp 1.600.000 per bulan, dan setelah keberadaan GoCar pendapatan menurun dengan kisaran sebesar Rp 850.000 – Rp 1.200.000 per bulan. Sedangkan pandangan Ekonomi Islam atas dampak pengoperasian GoCar terhadap pendapatan angkutan kota sebagai sebuah inovasi dalam hal transportasi dan keberadaan GoCar sudah sesuai dengan prinsip-prinsip bisnis dalam Ekonomi Islam yaitu adanya kebebasan dalam usaha ekonomi, keadilan/persamaan dan etika.

**Kata kunci : Angkutan Kota, GoCar, Pendapatan**





**KEMENTERIAN AGAMA**  
**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI RADEN INTAN LAMPUNG**  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

*Jl. Let. Kol H. Endro Suratmin Sukarame Bandar Lampung Telp. 0721 703260 Fax 780422*

**PERSETUJUAN**

**Judul Skripsi : Analisis Dampak Keberadaan Gocar Terhadap  
Pendapatan Angkutan Kota Dalam Perspektif Ekonomi  
Islam (Studi Di Terminal Induk Rajabasa Bandar  
Lampung)**

**Nama Mahasiswa: Sri Indah Permata Sari**

**NPM : 1451010120**

**Jurusan : Ekonomi Syari'ah**

**Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam**

**MENYETUJUI**

**untuk dimunaqasyahkan dan dipertahankan dalam sidang munaqasyah  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Raden Intan Lampung.**

**Pembimbing I**

**Pembimbing II**

**Dr. Erike Anggraeni, S.E., M.E., Sy**

**NIP. 198208082011012009**

**Okta Supriyaningsih, S.E., M.E., Sy**

**NIP.**

**Ketua Jurusan**

**Madnasir, S.E., M.Si**

**NIP. 197504242002121001**





**KEMENTERIAN AGAMA**  
**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI RADEN INTAN LAMPUNG**  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Jl. Let. Kol H. Endro Suratmin Sukarame Bandar Lampung Telp. 0721 703260 Fax 780422

**PENGESAHAN**

Skripsi dengan judul : **Analisis Dampak Keberradaan Gocar Terhadap Pendapatan Angkutan Kota Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung)**, disusun oleh **Sri Indah Permata Sari, NPM. 1451010120**, Jurusan Ekonomi Syari'ah, diujikan dalam sidang munaqosyah Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam UIN Raden Intan Lampung Pada Hari/Tanggal : **Rabu/26 Juni 2019**

**TIM MUNAQOSYAH**

**Ketua Sidang : Hanif, S.E., M.M**

**Penguji I : Any Eliza, S.E., M.Ak**

**Penguji II : Dr. Erike Anggraini, S.E., M.E.Sy**

**Sekretaris : Ainul Fitri, S.E., M.A.cc**

**Mengetahui**

**Dekan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam**

  
**Dr. Bahrudin, M.Ag.**  
**95808241989031003**





**KEMENTERIAN AGAMA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI RADEN INTAN LAMPUNG  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

*Jl. Let. Kol H. Endro Suratmin Sukarama Bandar Lampung Telp. 0721 703260 Fax 780422*

---

**SURAT PERNYATAAN**

*Assalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Saya yang bertanda tangan di bawahini:

Nama	:	Sri Indah Permata Sari
NPM	:	1451010120
Prodi	:	Ekonomi Syariah
Fakultas	:	Ekonomi dan Bisnis Islam

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul **“ANALISIS DAMPAK KEBERADAAN GOCAR TERHADAP PENDAPATAN ANGKUTAN KOTA DALAM PERSPEKTIF EKONOMI ISLAM (Studi Di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung)”** adalah benar-benar merupakan hasil karya penyusunan sendiri, bukan duplikasi ataupun saduran dari karya orang lain kecuali pada bagian yang telah dirujuk dan disebut dalam footnote atau daftar pustaka. Apabila di lain waktu terbukti adanya penyimpangan dalam karya ini, maka tanggungjawab sepenuhnya ada pada pihak penyusun.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat agar dapat dimaklumi.

*Wassalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

**Bandar Lampung, 22 Mei 2019  
Penyusun,**

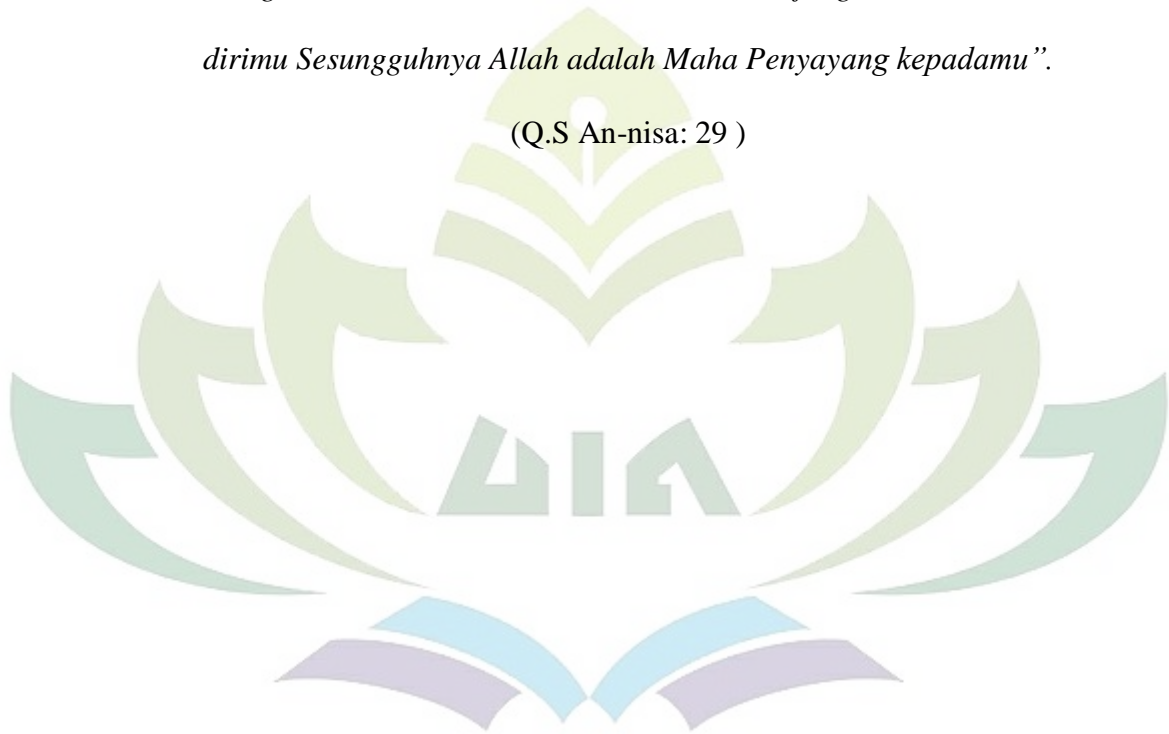
**Sri Indah Permata Sari  
NPM.1451010120**

## MOTTO

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ  
تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا ﴿٢٩﴾

Artinya : *"Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang Berlaku dengan suka sama-suka di antara kamu. dan janganlah kamu membunuh dirimu Sesungguhnya Allah adalah Maha Penyayang kepadamu".*

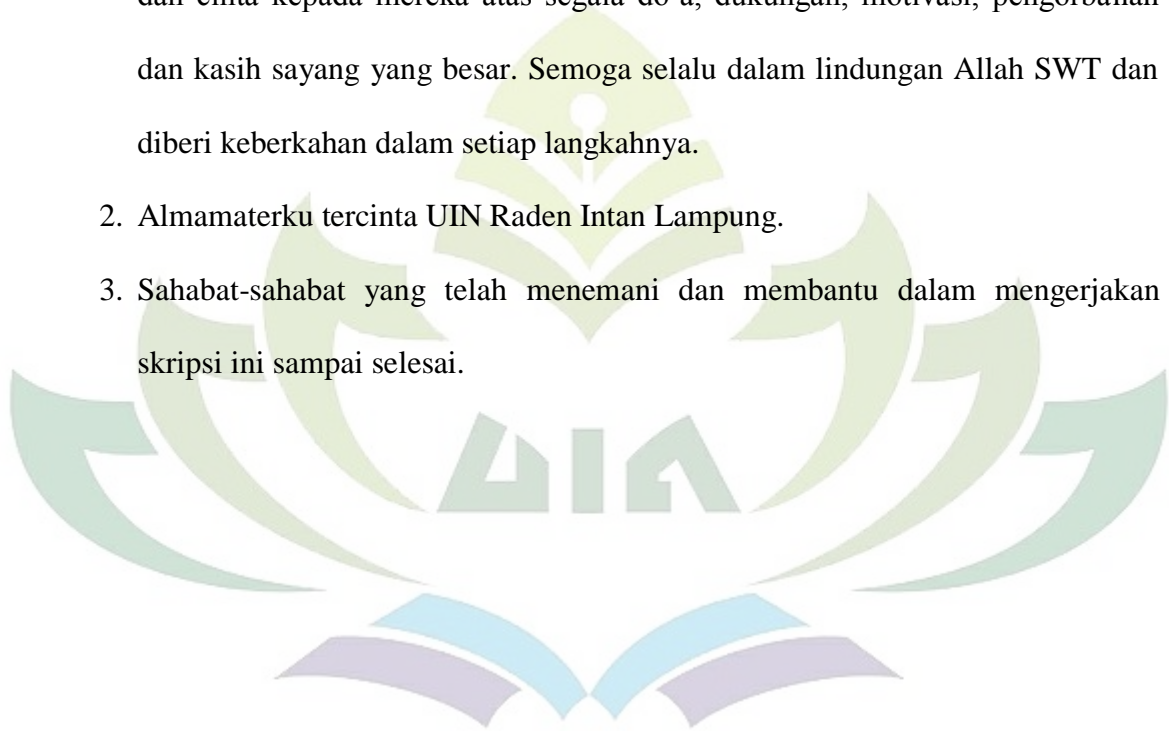
(Q.S An-nisa: 29 )



## **PERSEMBAHAN**

Dengan penuh rasa syukur dan bahagia atas rahmat yang telah diberikan oleh Allah SWT, penulis mempersembahkan karya tulis ini kepada orang-orang terkasih, terutama untuk :

1. Kedua orang tuaku Ayah Maznan dan Ibu Salmawati serta Adikku tercinta Ricky Irawansyah. Skripsi ini merupakan wujud terimakasih, hormat, sayang dan cinta kepada mereka atas segala do'a, dukungan, motivasi, pengorbanan dan kasih sayang yang besar. Semoga selalu dalam lindungan Allah SWT dan diberi keberkahan dalam setiap langkahnya.
2. Almamaterku tercinta UIN Raden Intan Lampung.
3. Sahabat-sahabat yang telah menemani dan membantu dalam mengerjakan skripsi ini sampai selesai.





## **RIWAYAT HIDUP**

Alhamdulillah penulis dianugerahi nama Sri Indah Permata Sari. Dilahirkan di Bandar Lampung pada tanggal 02 Oktober 1996. Penulis merupakan anak pertama dari dua bersaudara atas pasangan Bapak Maznan dan Ibu Salmawati. Jenjang pendidikan penulis ialah sebagai berikut :

1. SD Negeri 3 Bukit Kemiling Permai Bandar Lampung pada tahun 2002-2008;
2. SMP Muhammadiyah 3 Bandar Lampung pada tahun 2008-2011;
3. SMA Muhammadiyah 2 Bandar Lampung pada tahun 2011-2014;
4. Pada tahun 2014 penulis melanjutkan kejenjang perguruan tinggi Universitas Islam Negeri (UIN) Raden Intan Lampung mengambil program studi Ekonomi Syariah pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam melalui jalur SPAN-PTAIN.

## KATA PENGANTAR

Assalammu'alaikum Wr. Wb

Alhamdulillahirrabbi'l'alamin. Puji Syukur kehadiran Allah SWT. Yang telah memberikan rahmat dan karunianya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini, guna untuk memenuhi syarat mendapatkan gelar Sarjana Ekonomi (S.E) di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Raden Intan Lampung, dengan judul Skripsi: “Analisis Dampak Keberadaan GoCar Terhadap Pendapatan Angkutan Kota Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung).” Shalawat beriring salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW. Yang semoga kita diberikan syafaatnya di yaumul akhir kelak.

Dalam pembuatan skripsi ini, tentunya banyak sekali proses yang harus dilalui oleh penulis, dengan berbagai kesulitan dan kemudahan yang dijalani. Pada kesempatan ini, penulis ingin mengahuturkan rasa terimakasih setulus- tulusnya kepada:

1. Dr. Moh Bahrudin, M.Ag, Selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Raden Intan Lampung yang senantiasa tanggap terhadap kesulitan mahasiswa.
2. Madnasir, S.E., M.S.I, Selaku Ketua Jurusan Ekonomi Syariah yang selalu memberikan dukungan kepada mahasiswa-mahasiswanya.
3. Dr. Erike Anggraeni, S.E.,M.E.Sy Selaku Pembimbing I yang dengan tulus telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.



4. Okta Supriyaningsih, S.E.,M.E.Sy Selaku Pembimbing II yang senantiasa memberikan masukan, dukungan, kritik dan saran kepada penulis. Sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu
5. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam yang telah banyak mendidik, memberikan ilmu, dan memberikan banyak pengalaman selama menuntut ilmu di Fakultas ini.
6. Kepala Perpustakaan, petugas akademik, dan segenap civitas akademika Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam yang baik secara langsung maupun tidak langsung, telah terlibat dan banyak membantu pembuatan skripsi ini.
7. Kepala Badan Kesbang dan Politik dan Sekretaris Bapak M. Fikri, SH.,MM terimakasih telah memberikan izin untuk penelitian.
8. Kepala Dinas Perhubungan Bapak Ir.Ibrahim M.M., Kepala Upt Terminal A. Zulkifly A.Md. LLA. S.sos. MT. Dan Bapak Anthony Makki S.Ip. Bidang program dan Informasi, terimakasih telah memberikan izin untuk keperluan penelitian di Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung.
9. Ayah Maznan dan Ibu Salmawati terimakasih selalu mendukung baik doa dan usaha nya dalam membantuku menyelesaikan S1.
10. Adikku Ricky Irawansyah terimakasih atas dukungan baik doa dan usaha nya dalam membantuku.
11. Sahabat-sahabat seperjuangan, khususnya Megi Mirsa Azis Munawir, Gita Apriliani Amd.P, Nadya Audira S.E, Eriantina S.E, Sila Nurjanah S.E, Nafsia S.E, Shinta Deviana S.E, yang senantiasa membantu, menemani, dan berjuang bersama dalam segenap proses di perguruan tinggi ini.
12. Saudara-saudara seperjunganku di Program Studi Ekonomi Syariah

angkatan 2014 serta kakak dan adik tingkat terimakasih untuk arahan, nasihat, serta kerjasama selama berjuang di perguruan tinggi ini.

13. Teman-teman KKN UIN Raden Intan Lampung kelompok 110 Desa Rejo Mulyo Kecamatan Palas Lampung Selatan, yang telah memberikan semangat dan motivasi kepada penulis.

Penulis menyadari bahwa hasil skripsi ini masih jauh dari sempurna, hal tersebut dikarenakan skripsi ini adalah penelitian terbaru yang belum pernah ada penelitian sebelumnya. Untuk itu kepada para pembaca kiranya dapat memberikan masukan dan saran-saran guna melengkapi hasil penelitian ini.

Penulis berharap hasil penelitian tersebut akan menjadi sumbangan yang berarti dalam pengembangan ilmu pengetahuan ke-Islaman di abad modern ini dan dapat memberikan manfaat dalam bidang Ekonomi Syari'ah.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Bandar lampung, 22 Mei 2019  
Penulis,

**Sri Indah Permata Sari**

NPM. 1451010120



## DAFTAR TABEL

### Halaman

Tabel 1.1 : Jumlah GoCar yang Beroperasi di Kota Bandar Lampung .....	5
Tabel 3.1 : Sejarah Kepemimpinan Terminal Induk Rajabasa .....	56
Tabel 3.2 : Trayek Angkutan Kota.....	59
Tabel 3.3 : Distribusi Responden berdasarkan Jenis Kelamin.....	60
Tabel 3.4 : Distribusi Responden Berdasarkan Usia.....	61
Tabel 3.5 : Distribusi Responden Berdasarkan Agama .....	61
Tabel 3.6 : Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan Formal Terakhir.	62
Tabel 3.7 : Distribusi Responden Berdasarkan Status Perkawinan .....	63
Tabel 3.8 : Distribusi Responden Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan .....	63
Tabel 3.9 : Distribusi Responden Berdasarkan Berapa Lama menjadi Supir Angkutan Kota.....	64
Tabel 3.10 :Distribusi Responden Berdasarkan Asal Sumber Informasi.....	65
Tabel 3.11 :Distribusi Responden Berdasarkan Jam Bekerja Perhari Sebelum dan Setelah Kehadiran GoCar .....	66
Tabel 3.12 :Distribusi Responden Berdasarkan Hari Bekerja .....	67
Tabel 3.13 :Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan Bersih Supir Angkutan Kota Sebelum dan Setelah Hadirnya GoCar .....	68

## DAFTAR GAMBAR

### Halaman

Gambar 1.1 : Kerangka Berfikir.....	20
Gambar 3.1 : Struktur Organisasi UPT Terminal Induk Rajabasa.....	58
Gambar 3.2 : Grafik Jumlah Kendaraan Tahun 2016-2017 .....	69
Gambar 3.3 : Grafik Distribusi Pengguna Kendaraan Berdasarkan Alasan Memilih Kendaraan .....	70





## DAFTAR LAMPIRAN

1. Blanko Konsultasi
2. Surat Permohonan Izin Riset
3. Surat Balasan Izin Riset
4. Surat Keputusan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
5. Pedoman Wawancara
6. Dokumentasi



## DAFTAR ISI

## Halaman

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN PEMBIMBING.....</b>	<b>iii</b>
<b>PENGESAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>MOTTO .....</b>	<b>v</b>
<b>PERSEMBAHAN.....</b>	<b>vi</b>
<b>RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>vii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xiv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Penegasan Judul .....	1
B. Alasan Memilih Judul .....	4
C. Latar Belakang Masalah .....	4
D. Rumusan Masalah .....	10
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	11
F. Tinjauan Pustaka .....	12
G. Metodologi Penelitian .....	14
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Transportasi .....	23
1. Definisi Transportasi .....	23
2. Transportasi Menurut Islam .....	30
3. Dasar Hukum dan Kebijakan .....	36
4. Jenis Angkutan .....	38
B. Pendapatan .....	44
1. Pendapatan Dalam Ekonomi Islam .....	44
2. Pengertian Pendapatan .....	48
3. Macam-Macam Pendapatan .....	51
4. Sumber Pendapatan .....	52
5. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan .....	53
6. Indikator Pendapatan.....	54



### **BAB III PENYAJIAN DATA PENELITIAN**

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	56
1. Sejarah Berdirinya Terminal Induk Rajabasa.....	56
2. Letak Geografis Terminal Induk Rajabasa.....	57
3. Visi Dan Misi Terminal Induk Rajabasa .....	57
4. Struktur Organisasi UPT Terminal Induk Rajabasa.....	58
5. Jumlah Lintasan Trayek.....	58
B. Hasil Penelitian .....	60
1. Karakteristik Responden.....	60
2. Kondisi Sebelum Dan Sesudah Kehadiran GoCar .....	65
3. Hasil Wawancara.....	71

### **BAB IV ANALISIS DATA**

A. Analisis Dampak Keberadaan GoCar Terhadap Pendapatan Angkutan Kota di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung.....	74
B. Analisis Dampak Keberadaan GoCar Terhadap Pendapatan Angkutan Kota di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung Dalam Perspektif Ekonomi Islam .....	83

### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

A. Kesimpulan .....	89
B. Saran.....	90

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN-LAMPIRAN**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Penegasan Judul**

Sebagai kerangka awal guna mendapatkan gambaran jelas dan memudahkan dalam memahami skripsi ini, maka perlu adanya uraian terhadap penegasan arti dan makna dari beberapa istilah yang terkait dengan tujuan skripsi ini. Dengan penegasan tersebut, diharapkan tidak akan terjadi kesalah pahaman terhadap pemakaian judul dari beberapa istilah yang digunakan, disamping itu langkah ini merupakan proses permasalahan yang akan dibahas.

Adapun skripsi ini berjudul : **“Analisis Dampak Keberadaan GoCar Terhadap Pendapatan Angkutan Kota Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung)”**. Untuk itu perlu di uraikan pengertian dari istilah-istilah judul tersebut sebagai berikut :

#### **1. Analisis**

Analisis adalah suatu peristiwa atau perbuatan untuk mendapat faktor yang tepat atau penguraian pokok permasalahan atas bagian-bagian itu untuk mendapat pengertian yang tepat dengan pemahaman secara menyeluruh.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>Ahmad Ifham Sholihin, *Buku Pintar Ekonomi Syariah*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2010, h.621

## 2. Dampak

Dampak bisa diartikan ukuran tingkat pengaruh sosial, ekonomi, lingkungan, atau kepentingan umum lainnya yang dimulai oleh capaian kinerja setiap indikator dalam suatu kegiatan.<sup>2</sup>

## 3. GoCar

GoCar adalah fitur yang berupa jasa transportasi berupa mobil yang dapat dipesan secara online, dengan menggunakan Aplikasi Gojek yang dapat diunduh melalui *smartphone* atau dengan *gadget* yang lain, konsumen dapat memesan *Car driver* untuk mengakses semua layanan ini, dengan cara memasukkan alamat seseorang tersebut untuk mengetahui biaya penggunaan layanan, lalu menggunakan layanan *use mylocation* untuk mengarahkan *driver* ke tempat seseorang tersebut berada.<sup>3</sup>

## 4. Angkutan kota

Angkutan kota adalah sebuah moda transportasi perkotaan yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute yang sudah ditentukan.<sup>4</sup> yang mempunyai fungsi sebagai sarana pergerakan manusia untuk berpindah dari suatu tempat ketempat lain, yang juga merupakan

---

<sup>2</sup>Sinta Hariyati, Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Jembatan Mahkota Ii Di Kota Samarinda, Ejournal Ilmu Pemerintahan, 3 (2 ) 2015 : 585-596 Issn 0000-0000, Ejournal.Ip.Fisip-Unmul.Ac.Id

<sup>3</sup>Amajida, Fania Darma. 2016, *Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" di Jakarta*. Departmen Sosiologi Universitas Indonesia. Jurnal Informasi Kajian Ilmu Komunikasi Volume 46. Nomor 1. Juni 2016.

<sup>4</sup>Lubis. H, dkk, 2005. Presepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Pelayanan Angkutan Umum di kota Medan, Vol. 02 No. 03/Desember 2005



sarana transportasi alternatif di dalam kota, terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi.

## 5. Perspektif

Perspektif berasal dari bahasa itali "*Prospettiva*" gambar pandangan. Perspektif dapat dikatakan suatu cara pandang terhadap suatu masalah yang terjadi, atau sudut pandang tertentu digunakan dalam melihat suatu fenomena.<sup>5</sup>

## 6. Ekonomi Islam

Ekonomi Islam adalah sebuah pengetahuan yang mempelajari aktivitas atau perilaku manusia secara aktual dan empiris, baik dalam produksi, distribusi, maupun konsumsi dengan berlandaskan syariah islam yang bersumber dari Al-Qur'an dan as-sunnah.<sup>6</sup>

Berdasarkan pembahasan diatas dapat dapat disimpulkan bahwa maksud judul ini adalah akan menelaah secara mendalam dampak dari hadirnya angkutan online Gocar terhadap pendapatan pengemudi angkutan kota di terminal Induk Rajabasa, Bandar Lampung. Sehingga skripsi ini berjudul "Analisis Dampak Keberadaan GoCar Terhadap Pendapatan Angkutan Kota Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung)".

---

<sup>5</sup> Elvinaro Ardianto dan Bambang Q-Aness, *Filsafat Ilmu Komunikasi*, (Bandung: Simbiosis Rekatama Media, 2007), h.59.

<sup>6</sup> Mohamad Hidayat, *The Sharia Economic*, (Jakarta: Zikurl Hakim, 2010), h.27.

## **B. Alasan Memilih Judul**

### **1. Alasan Objektif**

Jasa Layanan Transportasi Online menjadi salah satu bisnis yang sedang berkembang pesat di masyarakat (daerah perkotaan) saat ini dan penelitian ini menarik untuk diteliti karena ingin mengetahui bagaimana dampak dari keberadaan GoCar terhadap pendapatan transportasi konvensional (Non Online) khususnya pendapatan angkutan jasa transportasi pada angkutan kota di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung.

### **2. Alasan Subjektif**

Memberikan pengetahuan bagi penulis, pembaca, serta pihak pemerintah Kota Bandar Lampung tentang dampak keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung. Judul ini memberikan penambahan dan pengembangan wawasan bagi penulis, pembaca, ataupun pihak masyarakat yang ada di kota Bandar Lampung. Disamping itu, penelitian yang penulis lakukan ada relevansinya dengan ilmu yang penulis pelajari di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam.

## **C. Latar Belakang Masalah**

Meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap angkutan umum menyebabkan penyebaran angkutan di Indonesia kini semakin mengalami peningkatan seiring dengan berjalannya waktu. Permintaan akan adanya

angkutan yang dapat dengan cepat tiba ditempat tujuan, serta angkutan yang dapat dengan mudah ditemukan oleh masyarakat sehingga efisiensi waktu dapat lebih optimal. Salah satu jasa angkutan online yang saat ini berkembang adalah GoCar.

GoCar memberikan layanan-layanan yang tidak di dapatkan pada jasa angkutan kota. Pelayanan yang diberikan GoCar adalah akses untuk mendapatkan pengemudi dengan mudah, pembayaran tunai maupun non tunai, perjalanan dengan memanfaatkan teknologi dan informasi, serta potongan harga yang diberikan kepada penumpang di waktu-waktu tertentu, pelayanan tersebut tidak diterapkan oleh angkutan kota. GoCar tentunya melakukan persaingan dengan menawarkan keunggulan untuk mengejar keuntungan.

Berikut ini adalah data GoCar yang beroperasi di Kota Bandar Lampung selama tahun 2016-2017 :

**Tabel 1.1**  
**Jumlah GoCar yang Beroperasi di Kota Bandar Lampung**  
**Per Tahun 2016-2017**

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah</b>
2016	475 Unit
2017	760 Unit

**\*Sumber : Data Dinas Perhubungan Kota Bandar lampung**

Berdasarkan data tabel 1.1 jumlah GoCar di Kota Bandar Lampung meningkat dari tahun 2016 ke tahun 2017 dari Gocar yang berjumlah 475 unit menjadi 760 unit. Hal ini menjadi tantangan tersendiri bagi supir angkutan kota.



Munculnya angkutan yang berbasis aplikasi online Gojek telah menimbulkan pro dan kontra di masyarakat. Satu sisi GoCar dianggap mempermudah pengemudi dan konsumennya. Di sisi lain, GoCar mendapatkan banyak kecaman dari pengemudi angkutan kota karena dianggap merebut nafkah para pengemudi jasa angkutan kota. Kehadiran GoCar dirasa sudah sangat meresahkan bagi supir angkutan kota, ini terlihat dari banyaknya aksi yang dilakukan para supir angkutan kota yang menggelar demonstrasi di depan kantor gubernur dengan tuntutan untuk meniadakan GoCar di Kota Bandar Lampung.<sup>7</sup>

Selama ini angkutan online tidak memiliki izin untuk beroperasi yang menjadi salah satu aspek yang memunculkan konflik berkepanjangan di antara angkutan online dan angkutan umum. Pemerintah sebenarnya telah menerbitkan aturan terkait transportasi pada UU No. 22/2009 pasal 11:1a, bahwa akan dilakukannya penyusunan rencana dan program pelaksanaan dan pengembangan teknologi kendaraan bermotor. Namun karena Undang-Undang ini tidak secara spesifik mengatur masalah angkutan online, maka dibuatlah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang disebut dengan Permenhub No. 32/2016 yang secara khusus mengatur

---

<sup>7</sup>Damanik, Caroline, "Demo, Sopir Angkot Sempat *"Sweeping"* Angkutan Online di Surabaya" diakses di <http://regional.kompas.com/read/2018/10/03/16125251/demo-sopir-angkot-sempat-sweeping-angkutan-online-di-lampung> pada tanggal 3 oktober 2018. Pukul 09.40 wib

penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi.<sup>8</sup>

Namun, ini kemudian direvisi kembali tanggal 1 April 2017 menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 karena dianggap terlalu berpihak kepada angkutan konvensional. Hanya saja aturan terkait angkutan online masih menuai pro dan kontra karena pengemudi angkutan online menganggap penggunaan stiker dan dashbor digital pada kendaraan pribadi dianggap tidak diperlukan, maka pemerintah kembali merevisi Permenhub No. 26 Tahun 2017 menjadi Permenhub No. 108 Tahun 2017.

Para pengemudi angkutan kota di depan kantor gubernur juga melakukan aksi mogok kerja dan demonstrasi menuntut agar aplikasi GoCar ditutup. Desakan itu dilakukan karena keberadaan layanan angkutan online menyalahi undang-undang yang tidak mengizinkan kendaraan berplat hitam mengangkut penumpang. Terlebih adanya angkutan online itu berpotensi menurunkan pendapatan supir-supir angkutan kota.

Permasalahan yang ada pada angkutan kota sejak pengoperasian aplikasi GoCar di Terminal Induk Rajabasa yaitu :

1. Pengemudi memberikan informasi bahwa pendapatan yang dihasilkan setiap harinya ketika keadaan penumpang sepi berkisar antara Rp.50.000-70.000, sedangkan ketika penumpang ramai, pendapatan

---

<sup>8</sup>Dephub, 2016, “Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2016 Tentang Payung Hukum Taksi Aplikasi Yang Transparan” <http://www.dephub.go.id/welcome/readPost/permenhub-32-tahun-2016-payung-hukum-taxi-aplikasi-yang-transparan>.diakses pada tanggal 5 november 2018.

mereka bias mencapai Rp.75.000-100.000. Tetapi pendapatan tersebut belum dikurangkan dengan biaya bahan bakar dan sewa, sehingga apabila penumpang sepi, mereka malah mendapatkan kerugian dengan menutupi biaya bahan bakar dan sewa.<sup>9</sup>

2. Adanya aksi demo yang dilakukan oleh angkutan kota di depan kantor gubernur kota Bandar Lampung yang membuat kericuhan serta konflik yang menuntut di tutupnya transportasi yang berbasis online. Hal ini terjadi pada tanggal 13 September 2018, dimana para pengemudi yang tergabung dalam persatuan pengemudi angkutan kota di Terminal Induk Rajabasa melakukan aksi demo dalam rangka menuntut ditutupnya pengoperasian GoCar dikarenakan dengan adanya pengoperasian GoCar menyebabkan pendapatan mereka menurun. Aksi demo tersebut diwarnai dengan kericuhan dikarenakan para pengemudi angkutan kota bersikap anarkis dan memaksa tuntutan mereka terpenuhi.<sup>10</sup>
3. Karyawan/supir angkutan kota terancam pengangguran.

Permasalahan-Permasalahan transportasi di atas bahwa kota Bandar Lampung memiliki ragam jenis transportasi angkutan yang diatur dan tidak diatur dalam undang- undang 22 tahun 2009 tentang transportasi. Dalam inovasi transportasi yang membuat munculnya permasalahan seperti jenis kendaraan dan lokasi pengambilan

---

<sup>9</sup>Anthony Makki, Wawancara Kepala UPTD Terminal Induk Rajabasa, Tanggal 02 Mei 2019

<sup>10</sup>*Ibid.*, Tanggal 13 September 2018



penumpang di Kota Bandar Lampung. Keberadaan GoCar ternyata dipandang sebagai sebuah ancaman bagi angkutan kota.

Salah satu ayat yang menerangkan dan menganjurkan manusia melakukan kegiatan ekonomi dengan jalan yang baik sebagai berikut (An-Nisa: 29):

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ  
تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ  
رَحِيمًا ﴿٢٩﴾

Artinya: *"Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang Berlaku dengan suka sama-suka di antara kamu. dan janganlah kamu membunuh dirimu Sesungguhnya Allah adalah Maha Penyayang kepadamu"*<sup>11</sup>

Berdasarkan ayat tersebut, umat Islam dilarang untuk tidak memakan harta saudaranya dengan jalan yang batil kecuali dengan jalan yang baik maksudnya segala persaingan memperoleh rezeki sudah ada aturannya, ini menunjukkan bahwa ketika seseorang sama-sama berusaha untuk memperoleh rezeki yang halal maka hal itu tidak dilarang oleh agama-agama dan tidak melarang seseorang untuk mencari nafkah dengan cara apa pun sepanjang itu halal, tetapi dalam hal ini mengapa keberadaan GoCar di tengah-tengah masyarakat menjadi sebuah masalah bagi angkutan kota.

<sup>11</sup>Kementrian Agama, *Al Qur'an Dan Terjemahan* (Bandung : Gramedia 2005)

Sistem ekonomi Islam adalah sebuah sistem yang mendasarkan kepada nilai-nilai kemanusiaan, keadilan, kebersamaan, kejujuran, jauh dari kedhaliman dan riba. Karenanya, banyak pakar perekonomian dunia mulai melirik sistem perekonomian Islam, karena siapapun yang mempraktekkan sistem Islam dengan benar dan professional insya Allah ia akan sukses.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka penulis tertarik untuk meneliti dampak keberadaan angkutan Gocar terhadap pendapatan angkutan kota. adapun judul skripsi ini adalah : **“Analisis Dampak Keberadaan GoCar Terhadap Pendapatan Angkutan Kota Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung)”**.

#### **D. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana dampak keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota Trayek Tanjung Karang-Rajabasa?
2. Bagaimana pandangan ekonomi islam atas dampak pengoperasian GoCar terhadap pendapatan angkutan kota Trayek Tanjung Karang-Rajabasa?

## **E. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Tujuan dan manfaat yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui dampak keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota di terminal induk rajabasa Bandar lampung Trayek Tanjung Karang-Rajabasa.
- b. Untuk mengetahui pandangan ekonomi islam atas dampak pengoperasian GoCar terhadap pendapatan angkutan kota di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung Trayek Tanjung Karang-Rajabasa.

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a) Manfaat Teoritis**

1. Penelitian ini diharapkan mempunyai kontribusi menambah ilmu pengetahuan dalam dunia pendidikan tentang dampak dari keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota.
2. Diharapkan penelitian ini dapat menjadi acuan atau referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan kondisi pendapatan angkutan kota terhadap keberadaan GoCar.

#### **b) Manfaat Praktis**

1. Bagi peneliti, agar dapat lebih memahami dampak dari keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota.



2. Bagi Masyarakat, agar dapat lebih bijak untuk memilih transportasi apa yang baik digunakan sesuai dengan kondisi yang ada.
3. Bagi perusahaan transportasi , agar dapat menciptakan dan selalu mengembangkan alternative solusi transportasi bagi masyarakat Kota Bandar lampung yang tidak merugikan pihak manapun.
4. Bagi pemerintah, agar dapat mempertimbangkan, memecahkan masalah, serta mengambil kebijakan/keputusan yang tepat mengenai keberadaan GoCar maupun angkutan kota.

#### **F. Tinjauan Pustaka**

Berikut ini penelitian-penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan dampak keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota, yakni :

1. Penelitian dengan judul “Rasionalitas Ojek Konvensional dalam Mempertahankan Eksistensi di Tengah Adanya Go-jek di Kota Surabaya”, Hendita Doni Prasetya dan Martinus Legowo, Penelitian ini membahas tentang rasionalitas yang digunakan dan alasan yang melatar belakangi ojek konvensional dalam upaya mempertahankan eksistensi di tengah adanya layanan transportasi Go-jek di Kota Surabaya.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup>Hendita Doni Prasetya, Martinus Legowo, “*Rasionalitas Ojek Konvensional dalam Mempertahankan Eksistensi di Tengah Adanya Gojek di Kota Surabaya*”(Program Studi S1 Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya, Surabaya, 2015)

Perbedaan dari penelitian ini dengan penelitian penulis tidak terdapat nya syariat Islam yang mendorong spritual dalam hal kesejahteraan sehingga kesejahteraan akhirat tidak dapat di raih karena tidak berlandaskan Al-Qur'an dan As-Sunnah, sedangkan dalam penelitian penulis mencantumkan prespektif Ekonomi Islam, Penelitian Hendita Doni Prasetya dan Martinus Legowo lebih fokus dalam penelitian ini melihat rasionalitas apakah yang digunakan Ojek pangkalan dalam upaya mempertahankan eksistensi mereka di tengah adanya layanan transportasi Go-jek sedangkan penulis fokus kepada dampak dari keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota nya.

2. Penelitian dengan Judul “Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (Go-Jek) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya Di Kota Makassar”, Wardiman Darmadi, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, penelitian ini membahas tentang gambaran operasional ojek online yang beroperasi di kota makassar serta tanggapan minat penumpang tentang hadirnya ojek online dan bagaimana agama islam memandang konflik yang ditimbulkan dengan beroperasinya Go-jek di kota Makassar.<sup>13</sup> Sedangkan Penulis mengemukakan dampak keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota di terminal kota Bandar lampung serta pandangan

---

<sup>13</sup>Wadirman Darmandi, “*Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (GO-JEK) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Makassar*”. (Skripsi Program Sarjana Sosial Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, Makassar, 2016)

ekonomi islam terhadap dampak keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota.

3. Penelitian dengan judul “Implikasi Hukum Terhadap Penyelenggaraan Bisnis Angkutan *Real Time Ride Sharing* GrabCar atas Pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016”, Muhammad Husni Thamrin, Universitas Sebelas Maret. Sebuah jurnal transportasi online Grab yang mengaplikasikan sistem pelayanan angkutan dengan satu atau lebih perjalanan tanpa jadwal tetap serta adanya kesepakatan sebelum perjalanan.<sup>14</sup> Persamaan jurnal ini adalah objek dan tinjauan yang sama, sedangkan fokus penelitiannya berbeda, penelitian ini terfokus pada dampak keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota dalam perspektif ekonomi islam.

## **G. Metode Penelitian**

### **1. Jenis dan Sifat Penelitian**

Penulis menggunakan metode pendekatan penelitian secara kualitatif dalam penelitian ini. Metode kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *postpositivisme*, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah.<sup>15</sup> Penelitian yang bersifat kualitatif ini hasil penelitiannya lebih menekankan makna dari

---

<sup>14</sup> Muhammad Husni Thamrin, *Implikasi Hukum Terhadap Penyelenggaraan Bisnis Angkutan Real Time Ride Sharing GrabCar atas Pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016*, (Solo, Privat Law Vol.VII, 2016), h.56.

<sup>15</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2014). h. 9.

pada generalisasi. Dilihat dari jenisnya, penelitian ini termasuk penelitian lapangan (*Field Research*). Penelitian lapangan merupakan metode untuk menemukan secara spesifik dan realis tentang apa yang sedang terjadi pada suatu saat di tengah-tengah kehidupan masyarakat.

Penelitian ini bersifat Deskriptif analisis, yaitu yang bertujuan untuk mendeskripsikan apa-apa saja yang sedang berlaku, didalamnya terdapat upaya mendeskripsikan, mencatat analisis, dan menginterpretasikan kondisi-kondisi yang sekarang ini terjadi atau ada.<sup>16</sup>

## **2. Sumber Data**

Untuk melakukan kegiatan penelitian ini adapun perencanaan mengenai beberapa baik sumber dan jenis data yang akan digunakan untuk penelitian ini :

### **a. Data Primer**

Data primer dari penelitian ini meliputi, data koleksi pribadi yang berasal dari hasil wawancara dan dokumentasi visual seperti foto kondisi angkutan kota ketika melakukan observasi langsung di lapangan, maupun dokumentasi suara di lapangan yang berasal dari hasil wawancara dengan beberapa informan.

### **b. Data Sekunder**

Data sekunder dalam penelitian ini berasal dari beberapa sumber seperti buku, jurnal, data atau profil GoCar yang dapat

---

<sup>16</sup>Ibid, h. 26



diakses di situs website mereka yaitu go-car.co.id. Untuk melengkapi lampiran, dalam riset ini juga menggunakan foto dan video yang beredar di internet maupun media sosial.

### 3. Metode Pengumpulan Data

#### a) Metode Wawancara/Interview

Metode Wawancara/Interview adalah cara pengumpulan data dengan mengadakan tanya jawab langsung kepada objek yang diteliti. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode interview, yaitu tanya jawab terarah untuk mengumpulkan data yang relevan saja.<sup>17</sup>

Dalam metode ini, wawancara ditujukan kepada pengemudi angkutan kota di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung yang memiliki informasi tentang permasalahan yang diteliti.

#### b) Metode Observasi

Metode Observasi atau pengamatan langsung adalah suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua diantara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Teknik pengumpulan data dengan observasi digunakan bila, penelitian berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan bila responden yang diamati tidak terlalu besar.<sup>18</sup>

---

h.19 <sup>17</sup>Iqbal Hasan, Analisis Data Penelitian dengan Statistik, Bumi Aksara, Jakarta, 2004,

<sup>18</sup>Syofian Siregar, *Statistik Deskriptif untuk Penelitian*, Rajawali Pers, Jakarta, 2012, h. 60.

Dalam penelitian ini penulis melakukan observasi langsung kondisi GoCar dan angkutan kota di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung untuk mengamati objek penelitian secara langsung dan lebih mendalam guna mendapatkan informasi. Serta melihat perbandingan antara GoCar dengan angkutan kota baik dalam mencari penumpang juga mengenai kondisi terminal dan beberapa tempat berkumpulnya GoCar.

#### **4. Populasi dan Sampel**

##### **a. Populasi**

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas : obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.<sup>19</sup> Dalam hal ini populasi yang menjadi objek penelitian adalah angkutan kota di Terminal Induk Rajabasa yang berjumlah 60 unit pada trayek Tanjung Karang – Rajabasa.<sup>20</sup>

##### **b. Sampel**

Sampel adalah bagian dari populasi yang diambil melalui cara-cara tertentu yang juga memiliki karakteristik tertentu, jelas, dan lengkap yang dianggap bisa mewakili populasi yang diteliti. Bila populasi besar dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi dikarenakan keterbatasan dana, waktu, dan

---

<sup>19</sup>Sugiyono.*Op.Cit.* h.174.

<sup>20</sup>Data Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2017

tenaga kerja maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi tersebut.

Menurut Suharsimi Akunto, sebagai perkiraan apabila penelitian berjumlah kurang dari 100 maka sampel yang diambil adalah semua, namun apabila populasi penelitian berjumlah lebih dari 100 maka sampel dapat diambil antara 10-15% atau 20-25% dari jumlah populasi.<sup>21</sup> Teknik sampling yang akan digunakan oleh peneliti adalah nonprobabilitas sampling dengan teknik sampel yang akan dipakai yaitu *Purposive Sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik pengambilan suatu sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu sehingga didapatkan hasil yang diharapkan.<sup>22</sup> Sebagai bahan pertimbangan dari sampel yang akan digunakan adalah

- a. Pengemudi angkutan kota trayek Tanjung Karang-Rajabasa
- b. Pengemudi Gocar
- c. Pengguna jasa angkutan umum dan Gocar

Populasi diambil sebagai sampel karena kurang dari 100 maka sampel dari penelitian ini sebanyak 60 responden. 60 responden dibagi kedalam dua kategori yaitu pengemudi angkutan umum dan konsumen angkutan umum dan GoCar, sehingga jumlahnya dibagi dalam jumlah, 40 responden untuk supir

---

<sup>21</sup>Suharsini Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik* (Jakarta: Rineka Cipta, 2002), h.12.

<sup>22</sup>Moh. Nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2009) , h.82..

angkutan umum dan 20 responden untuk konsumen dengan kriteria sudah pernah menjadi pengguna jasa angkutan umum dan GoCar.

## 5. Pengolahan Data

Penelitian ini menggunakan metode pengolahan data dengan cara berpikir induktif. Induktif didefinisikan sebagai proses pengambilan kesimpulan atau pembentukan hipotesis yang didasarkan pada satu atau dua fakta atau bukti. Pendekatan induksi sangat berbeda dengan deduksi. Tidak ada hubungan yang kuat antara alasan dan konklusi. Proses pembentukan hipotesis dan pengambilan kesimpulan berdasarkan data yang diobservasi dan dikumpulkan terlebih dahulu disebut proses induksi (*induction process*), metodenya disebut metode induktif (*inductive method*), dan penelitiannya disebut penelitian induktif (*inductive research*). Dengan demikian, pendekatan induksi mengumpulkan data terlebih dahulu baru hipotesis dibuat jika diinginkan atau konklusi langsung diambil jika hipotesis tidak digunakan. Proses induksi selalu digunakan dengan penelitian kualitatif (*naturalis*).

Penalaran induksi merupakan proses berpikir yang berdasarkan kesimpulan umum pada kondisi khusus. Kesimpulan menjelaskan fakta-fakta. Adapun faktanya mendukung kesimpulan.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup>*Ibid.*, h. 17



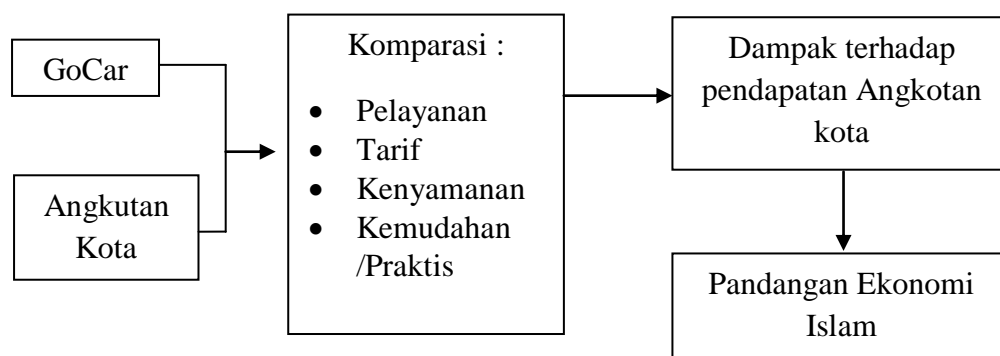
## 6. Teknik Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Pendekatan kualitatif adalah suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial dan masalah manusia. Penelitian kualitatif merupakan riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis dengan pendekatan induktif. Proses dan makna (perspektif subjek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Dalam penelitian kualitatif, peneliti bertolak dari data, memanfaatkan teori yang ada sebagai bahan penjelas, dan berakhir dengan suatu “teori”.<sup>24</sup>

## 7. Kerangka Berfikir

Kerangka pemikiran teoritis pada penelitian Analisis Dampak Keberadaan GoCar Terhadap Pendapatan Angkutan Kota Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung) dapat dijelaskan pada bagan berikut:

**Gambar 1.1**  
**Kerangka Berfikir**



<sup>24</sup>*Ibid.*, h. 33- 34.

Penyenggaraan angkutan umum di atur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, dimana setiap Pemerintah Daerah wajib menjamin tersedianya pelayanan angkutan umum di setiap wilayahnya masing-masing. Angkutan kota sebagai moda andalan Kota Bandar Lampung merupakan bagian penting dalam sistem transportasi perkotaan. fenomena yang terjadi saat ini adalah angkutan kota dihadapkan kepada permasalahan yaitu jumlah permintaan masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum tiap tahunnya terus mengalami penurunan.

Berdasarkan Teori permintaan, Menurut Sadono Sukirno<sup>25</sup> Faktor yang mempengaruhi permintaan diantaranya yaitu harga barang tersebut, harga barang lain, pendapatan, selera atau cita rasa masyarakat dan sebagainya. Sementara itu Menurut Rudi Azis<sup>26</sup> permintaan jasa transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu sifat – sifat dari muatan (*physical characteristics*), determinan harga jasa angkutan itu sendiri, harga jasa angkutan lain, tingkat pendapatan (*users*), dan karakteristik pelayanan jasa transportasi.

Kenaikan tingkat harga akan mengurangi permintaan akan jasa angkutan kota. Sejalan dengan hukum permintaan yang mengatakan

---

<sup>25</sup> Sadono Sukirno, Pengantar Teori Makro Ekonomi, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2010) , h.113

<sup>26</sup>Rudi Azis, Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi, (Yogyakarta:Deepublish, 2014), h. 132

bahwa semakin tinggi tingkat harga maka akan semakin sedikit jumlah permintaan akan barang dan jasa.

Harga atau tarif yang ditawarkan oleh berbagai modal transportasi umum lain yang merupakan pesaing angkutan kota dapat mempengaruhi permintaan dan pemilihan moda transportasi. Pesaing yang dimaksud yaitu GoCar, Apabila tarif pesaing dirasa lebih murah, hal ini akan menyebabkan pengguna lebih memilih GoCar dibandingkan angkutan kota. Menurut Sadono Sukirno, sekiranya barang pengganti bertambah murah maka barang yang digantikannya akan mengalami pengurangan dalam permintaan.

Tingkat kepuasan akan layanan yang diberikan menggambarkan selera pengguna. Tingkat kepuasan seseorang akan kualitas layanan yang diberikan akan berpengaruh terhadap permintaan akan angkutan kota. Beberapa hal yang telah dijelaskan di atas menjadi fokus penulis untuk mengkaji lebih dalam mengenai hubungan Kepuasan pelayanan, harga/tarif angkutan, kenyamanan, kemudahan, dan pendapatan pengguna angkutan kota baik secara parsial ataupun simultan.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Transportasi**

##### **1. Definisi Transportasi**

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin.

Defenisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Bowersox, transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dengan produk yang dipindahkan ke tempat yang dibutuhkan atau diinginkan.<sup>27</sup>
2. Menurut Papacostas, transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktifitas manusia.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup>Susantono, Bambang. 2009, *Jangan Hanya Bisa Mengeluh Macet: 1001 Wajah Transportasi Kita + Tips Praktis Nyaman dan Aman di Jalan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, hlm. 155.

<sup>28</sup>Anindhita, Wiratri; Arisanty, Melisa & Rahmawati, Devie. 2016, *Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Online (Studi Pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi)*. Institut Bisnis dan Informatika Kwik Kian Gie & Universitas Indonesia. Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC Universitas Bakrie, Jakarta. 2-3 Mei 2016.



3. Menurut Morlok, transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain.<sup>29</sup>
4. Menurut Steenbrink, mendefinisikan transportasi sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya, diantara tempat-tempat yang dipisahkan secara geografis.<sup>30</sup>

Dalam penelitian ini penulis menggunakan definisi transportasi dari Steenbrink, mendefinisikan transportasi sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya, di antara tempat-tempat yang dipisahkan secara geografis. Secara umum transportasi adalah suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan atau mengerakkan sesuatu (orang atau barang) dari satu tempat asal ke tempat tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu. Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Dalam melaksanakan kegiatan transportasi tersebut diperlukan unsur-unsur dasar yang berupa prasarana dan sarana transportasi.<sup>31</sup>

Prasarana merupakan komponen berbentuk fasilitas fisik yang bersifat tetap yang menjadi media untuk menjalani, memulai atau mengakhiri pergerakan perpindahan seperti jalan raya, rel, air (sungai, danau dan laut), udara, terminal bus, stasiun kereta api, pelabuhan, bandar udara dan sebagainya. Prasarana transportasi di bagi dua bagian berdasarkan

---

<sup>29</sup>Rifusua, Agus Imam. 2010, *Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Busway di DKI Jakarta Tahun 2004-2008*. Tesis Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia

<sup>30</sup> Amajida, Fania Darma. 2016, *Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" di Jakarta*. Departmen Sosiologi Universitas Indonesia. Jurnal Informasi Kajian Ilmu Komunikasi Volume 46. Nomor 1. Juni 2016.

<sup>31</sup>Setijowarno, Djoko dan Russ Bona Frazila. *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*. Bandung: Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapra. 2003. h.1.

manfaatnya yaitu sebagai jalan dan terminal. Jalan berfungsi sebagai jalur gerak untuk melakukan pergerakan pindah dan terminal untuk memulai atau mengakhiri pergerakan pindah.<sup>32</sup>

PP. No 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, pasal 1 ayat (11) menyatakan terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul atau terminal jaringan transportasi. Fungsi-fungsi terminal transportasi secara umum yaitu:

1. Memuat atau menaikkan penumpang dan barang ke atas kendaraan serta membongkar atau menurunkannya.
2. Memindahkan dari suatu kendaraan ke kendaraan lain (ganti moda/transit).
3. Menampung penumpang atau barang dari waktu datang di terminal sampai waktu kendaraan berangkat.
4. Memproses barang (seperti membungkus) untuk diangkut.
5. Menyediakan fasilitas kenyamanan penumpang atau barang seperti restoran, toilet, tempat ibadah, wartel, gudang dan layanan lain.
6. Menyiapkan dokumen (surat-surat) perjalanan.
7. Menimbang muatan, menyiapkan rekening, memilih rute.
8. Menjual tiket dan memesan tempat.

---

<sup>32</sup> Miro, Fidel. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga. 2005. h.36.

9. Menyimpan kendaraan (pool) dan komponen lain serta memelihara kendaraan (bengkel, galangan/dok, balai, yasa, hanggar).
10. Mengumpulkan penumpang dan barang dalam satu group pelayanan (kelas eksekutif, bisnis, ekonomi, perlindungan/protek khusus dan lain-lain).

Sarana atau moda merupakan salah satu komponen transportasi berbentuk alat yang dapat digerakkan dengan suatu sistem tertentu baik secara alamiah atau melalui teknologi buatan manusia seperti mesin atau lebih dikenal dengan sebutan sebagai kendaraan. Jangkauan pelayanan transportasi dapat diartikan sebagai batas-batas geografis pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut. Batas geografis pelayanan transportasi ini disebut juga sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi.

Pelayanan sistem transportasi yang secara geografis hanya menjangkau wilayah pedesaan, dan ada juga yang melayani wilayah perkotaan yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuan di dalam kota itu saja. Selain itu, ada juga yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuannya telah melampaui batas kota, yaitu hingga ke kota lain di dalam satu provinsi. Pelayanan yang lebih luas lagi adalah pelayanan transportasi yang telah menjangkau kota-kota yang berada di luar provinsi tempat lokasi asalnya. Di samping itu, ada pula sistem transportasi antar negara yang melayani jaringan internasional.

1. Jangkauan pelayanan transportasi di bagi kedalam dua macam, yaitu:

Pelayanan transportasi berdasarkan tataran kewilayahan

- a. Transportasi lokal adalah sistem transportasi yang hanya melayani perjalanan setempat, artinya lokasi asal dan tujuannya berjarak dekat.
- b. Transportasi regional adalah sistem transportasi yang melayani penduduk dan barang yang melakukan perjalanan dengan lokasi asal dan tujuan yang sudah melampaui batas lokal atau berjarak lebih jauh.
- c. Transportasi nasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari tempat asal ke tujuan dengan jarak yang lebih jauh daripada transportasi regional dan melampaui batas wilayah regional.
- d. Transportasi internasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari lokasi asal ke tujuan dengan jarak yang paling jauh, yakni menembus batas wilayah negara.

2. Pelayanan transportasi berdasarkan batas administrasi

- a. Transportasi desa dan kota adalah transportasi yang melayani antar kawasan di dalam suatu desa atau kota.
- b. Transportasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) adalah transportasi yang melayani antar kota tapi hanya sejauh di dalam provinsi yang sama.



- c. Transportasi Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah transportasi yang melayani lokasi asal ke tujuan antar kota namun sudah melampaui batas provinsi, dengan kata lain, dari kota ke kota lain di provinsi yang berbeda.
- d. Transportasi Antar Negara (Lintas Batas) adalah transportasi yang melayani lokasi asal dan tujuan yang telah melampaui batas-batas negara dengan lokasi asal dan tujuannya adalah kota-kota di negara yang berbeda.

Secara umum sarana transportasi terbagi menjadi tiga bagian yaitu:

1. Transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Sarana transportasi darat ini sering dianggap identik dengan sarana transportasi jalan raya. Sarana transportasi darat mempunyai ciri khusus yang terletak pada luas cakupannya.
2. Transportasi laut/air terdiri atas seluruh bentuk sarana transportasi yang beroperasi di air (laut, sungai atau danau). Jenis sarana transportasi air ini secara fisik sama sehingga pembagian bentuk sarannya tidak sebanyak dan serumit transportasi darat.
3. Transportasi udara terdiri atas seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di udara. Klasifikasi modelnya (bentuknya) hanya ada satu bentuknya, yaitu pesawat terbang.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Miro, Fidel. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga. 2012. h.2.

Transportasi dengan kegiatan kehidupan sosial ekonomi masyarakat memiliki hubungan yang sangat erat. Ini dikarenakan kebutuhan perjalanan manusia dan barang timbul akibat adanya kegiatan kehidupan sosial ekonomi manusia, seperti tuntutan pemenuhan kebutuhan barang-barang (pangan, sandang dan papan) dan juga adanya kebutuhan manusia akan kegiatan sosial (hubungan berkeluarga dan bermasyarakat), serta kebutuhan nonfisik (menuntut ilmu, melakukan kegiatan keagamaan, berekreasi, mengunjungi kerabat, kegiatan kesehatan misalnya ke tempat olahraga atau ke rumah sakit) dan kegiatan lainnya. Namun letak fisik dari objek seluruh kebutuhan yang disebutkan di atas mempunyai jarak dari manusia yang membutuhkannya, sehingga terjadilah suatu ketergantungan dan kepentingan manusia terhadap transportasi. Hal ini membutuhkan keberadaan transportasi untuk mendukung dan mempermudah manusia dalam mendapatkan semua objek kebutuhan itu.

Sesuai dengan perkembangan zaman, kegiatan manusia dalam memenuhi tuntutan ekonominya tentu akan mengalami perubahan, seperti perkembangan pendapatan masyarakat, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, pertumbuhan penduduk yang pesat, urbanisasi yang deras, perkembangan wilayah dan lain-lain. Dengan kata lain, transportasi dari waktu ke waktu akan berkembang sejalan dengan perkembangan dan perubahan system kegiatan ekonomi manusia. Di lain pihak, perubahan yang terjadi dalam sistem kegiatan ekonomi manusia juga akan menuntut perubahan dalam sistem transportasi.

Perubahan dalam menggunakan transportasi sudah terjadi di kehidupan ekonomi masyarakat saat ini, yaitu masyarakat mulai beralih dari yang menggunakan transportasi konvensional ke transportasi online. Dalam hal ini masyarakat perlahan-lahan mulai meninggalkan cara-cara lama dan beralih dengan menggunakan cara-cara yang baru atau yang lebih modern, akibat dari kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Hal ini merupakan sebagai salah satu bentuk perubahan sosial yang mendukung ke arah kemajuan, di mana masyarakat berubah dari tradisional menuju masyarakat modern.<sup>34</sup>

## **2. Transportasi Menurut Islam**

Pada zaman Rasulullah SAW unta biasanya digunakan sebagai kendaraan, termasuk perang. Tenaganya yang kuat dengan berjalan di tengah gurun pasir menjadi nilai positif dari hewan tersebut. Meskipun demikian, hewan tersebut tidak bisa berlari kencang seperti kuda. Namun, pada saat itu alat transportasi utama antar kampung dan kota adalah kuda, unta, keledai dan kereta kuda. Manusia menempuh jarak yang jauh dengan berjalan kaki, bagi yang mampu tentunya mengendarai kuda atau kereta kuda. Dalam hal tersebut, binatang-binatang tunggangan serta alat-alat pengangkutan umum lainnya merupakan kendaraan yang memang diciptakan Allah untuk manusia agar dapat mereka kendarai. Terdapat pada Qs. Yasin : 41-42 yang berbunyi :

---

<sup>34</sup>Salim, Agus. *Perubahan Sosial*. Yogyakarta: PT Tiara Wicana. 2002. h.109.

وَأَيُّهُمُ أَنَا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُم فِي الْفُلِّ الْمَشْحُونِ ﴿٤٦﴾ وَخَلَقْنَا لَهُم مِّن مِّثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ ﴿٤٧﴾

Artinya : “Dan suatu tanda (kebesaran Allah) bagi mereka adalah bahwa kami angkut keturunan mereka dalam kapal yang penuh muatan, dan kami ciptakan (juga) untuk mereka (angkutan lain) seperti apa yang mereka kendarai”.<sup>35</sup>

Dengan banyaknya jumlah manusia yang terus berkembang, sarana yang ada sudah tidak memadai lagi, untuk memenuhi kebutuhan manusia Allah menciptakan berbagai sarana dan kendaraan untuk memudahkan manusia berhubungan satu dengan yang lainnya. Setelah ribuan tahun manusia menggunakan alat transportasi tradisional seperti unta, kuda dan keledai, maka pada awal abad ke 20 mulai muncul alat transportasi seperti kereta api, mobil, motor bahkan pesawat terbang. Allah telah menceritakan akan adanya perkembangan alat transportasi ini 14 abad yang lalu, ketika itu manusia belum mengerti dengan teknologi tentang kendaraan mobil, motor, kereta api, apalagi pesawat terbang. Mereka hanya mengenal unta, kuda dan keledai sebagai alat transportasi utama didaratan, dan ini masih terjadi hingga beberapa tahun kemudian hingga awal abad ke 20.

Disebutkan pada Firman Allah dalam Qs. An-Nahl : (8) yang berbunyi:

وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَتَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ ﴿٨﴾

<sup>35</sup>Departemen Agama RI, Al-Qur'an dan Terjemahannya, (Bandung: Diponegoro, 2013), h.444



Artinya : *“Dan (Dia telah menciptakan) kuda, bagal, dan keledai, agar kamu menungganginya dan (menjadikannya) perhiasan. Dan Allah menciptakan apa yang kamu tidak mengetahuinya”*.<sup>36</sup>

Allah memuliakan dan memanjakan manusia di dunia ini dengan berbagai fasilitas. Namun pada kenyataannya sedikit sekali manusia yang bersyukur kepada Allah. Manusia selalu menuntut apa yang menjadi haknya, tapi lupa memenuhi kewajibannya terhadap Allah yang telah memenuhi semua fasilitas dan kebutuhan hidupnya di bumi ini. Pada firman Allah disebutkan dalam surat Al-Israak :(70) yang berbunyi :

﴿وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَى كَثِيرٍ مِّمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا﴾

Artinya : *“Dan sesungguhnya telah Kami muliakan anak-anak Adam, Kami angkut mereka di daratan dan di lautan, Kami beri mereka rezeki dari yang baikbaik dan Kami lebihkan mereka dengan kelebihan yang sempurna atas kebanyakan makhluk yang telah Kami ciptakan”*.<sup>37</sup>

Pada awal abad ke 20 secara bertahap Allah telah memperlihatkan apa yang dijanjikan-Nya dalam surat An-Nahl ayat 8, bahwa ia akan menciptakan kendaraan lain yang seperti unta dan keledai, untuk sarana transportasi bagi manusia. Di dalam HR. Ahmad, Al-Bukhori, Muslim dan lain-lain) juga dijelaskan bahwa akan ada teknologi transportasi dengan

<sup>36</sup>Ibid, h.268

<sup>37</sup>Ibid,h.289

kecepatan super, baik kendaraan darat maupun udara, seperti pesawat supersonic, pesawat challenger dan lain-lainnya. ini banyak Sehingga saat bermunculan kendaraan dan alat transportasi yang canggih seiring dengan majunya globalisasi yang ada di dunia ini. Berikut ini adalah bunyi dari hadist yang menjelaskan teknologi transportasi yang lebih canggih yang artinya :*“Kemudian aku didatangi binatang yang disebut Buroq, yang lebih tinggi dari keledai namun lebih pendek dari Baghol, yang setiap langkah kakinya adalah sejauh batas pandangan mata. Aku dibawa di atasnya, kemudian kami pergi hingga kami mendatangi langit dunia”* ( HR. Ahmad, Al-Bukhori,Muslim dan lain-lain).<sup>38</sup>

Dengan kemajuan teknologi yang telah dikuasai, manusia mampu membuat kendaraan motor, mobil, kereta api bahkan pesawat terbang. Perjalanan yang semula ditempuh sehari-hari dengan berjalan kaki sekarang bisa ditempuh hanya dalam beberapa jam saja dengan kendaraan mobil atau motor. Perjalanan antar Kota dan Negara yang dahulu membutuhkan waktu berbulan-bulan, sekarang bisa ditempuh hanya beberapa jam saja dengan pesawat terbang. Jumlah manusia semakin banyak, mobilitas mereka pun semakin tinggi. Allah telah memenuhi semua kebutuhan manusia dengan menciptakan berbagai alat transportasi seperti motor, mobil, kereta api, pesawat terbang dan lain sebagainya.

Dengan berkembangnya zaman di Indonesia jenis transportasi ada 3 (tiga), yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.

---

<sup>38</sup>Ahmad, Kitab Ahmad, Hadist No. 2243, Lidwah Pustaka i-Software-Kitab Sembilan Imam.

Dari ketiga jenis transportasi tersebut, transportasi angkutan jalan darat merupakan media yang paling sering digunakan oleh penumpang bila dibandingkan dengan transportasi lainnya. Karakteristik transportasi orang dapat dibedakan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum. Sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi namun dewasa ini sepeda motor juga melakukan fungsi angkutan umum yaitu mengangkut orang atau barang dan memungut biaya yang telah disepakati. Sepeda motor merupakan sarana transportasi darat yang digunakan untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran.

Transportasi online roda empat (mobil) merupakan angkutan umum yang sama dengan mobil pada umumnya, yang digunakan sebagai sarana pengangkutan namun transportasi online dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi. Transportasi online merupakan mobil yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi mobil tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat. Transportasi ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju.

Dalam hukum Islam transportasi online diperbolehkan. Karena, belum ada dalil yang mengharamkannya, Islam memberikan kebebasan kepada manusia untuk mengaturnya sesuai dengan kemaslahatan mereka. Oleh karena itu semua bentuk akad dan berbagai cara transaksi yang dibuat oleh manusia hukumnya sah dan dibolehkan, asalkan tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan umum yang ada dalam syara'. Selain itu dijelaskan pula dalam Qs. Al-Baqarah : 198 yang berbunyi :

لَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَنْ تَبْتَغُوا فَضْلًا مِّن رَّبِّكُمْ ۚ فَإِذَا أَفَضْتُمْ مِّنْ  
عَرَفَاتٍ فَأَذْكُرُوا اللَّهَ عِندَ الْمَشْعَرِ الْحَرَامِ ۖ وَاذْكُرُوهُ كَمَا هَدَىٰكُمْ  
وَإِنْ كُنْتُمْ مِّن قَبْلِهِ لَمِنَ الضَّالِّينَ ﴿١٩٨﴾

Artinya : “Tidak ada dosa bagimu untuk mencari karunia (rezki hasil perniagaan) dari Tuhanmu. Maka apabila kamu telah bertolak dari 'Arafat, berdzikirlah kepada Allah di Masy'arilharam[125]. dan berdzikirlah (dengan menyebut) Allah sebagaimana yang ditunjukkan-Nya kepadamu; dan Sesungguhnya kamu sebelum itu benar-benar Termasuk orang-orang yang sesat.”.<sup>39</sup>

Dari ayat di atas dijelaskan bahwa dibolehkan dalam mencari rizki dengan cara apapun, selama tidak bertentangan dengan syara'. Maka dari itu jasa transportasi online merupakan upaya mencari rizki melalui akad musharakah. Dalam mencari rizki, transportasi online juga bertujuan menolong penumpang untuk mempermudah masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Misalnya, mengantarkan anak sekolah, mengantarkan

---

<sup>39</sup>Ibid, h.454

dokumen, serta belanja harian dengan menggunakan layanan fasilitas kurir.

### 3. Dasar Hukum dan Kebijakan

Selama ini angkutan online tidak memiliki izin untuk beroperasi yang menjadi salah satu aspek yang memunculkan konflik berkepanjangan di antara angkutan online dan angkutan umum. Pemerintah sebenarnya telah menerbitkan aturan terkait transportasi pada UU No. 22/2009 pasal 11:1a, bahwa akan dilakukannya penyusunan rencana dan program pelaksanaan dan pengembangan teknologi kendaraan bermotor. Namun karena Undang-Undang ini tidak secara spesifik mengatur masalah angkutan online, maka dibuatlah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang disebut dengan Permenhub No. 32/2016 yang secara khusus mengatur penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi.<sup>40</sup>

Namun, ini kemudian direvisi kembali tanggal 1 April 2017 menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 karena dianggap terlalu berpihak kepada angkutan konvensional. Hanya saja aturan terkait angkutan online masih menuai pro dan kontra karena pengemudi angkutan online menganggap penggunaan stiker dan dashbor digital pada kendaraan pribadi dianggap tidak diperlukan, maka

---

<sup>40</sup>Dephub, 2016, “Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2016 Tentang Payung Hukum Taksi Aplikasi Yang Transparan” <http://www.dephub.go.id/welcome/readPost/permenhub-32-tahun-2016-payung-hukum-taxi-aplikasi-yang-transparan>. diakses pada tanggal 5 november 2018.



pemerintah kembali merevisi Permenhub No. 26 Tahun 2017 menjadi Permenhub No. 108 Tahun 2017. Berikut kesembilan poin revisi dalam aturan baru tersebut:

- a. Argometer taksi : besaran tarif sesuai yang tercantum pada argometer.
- b. Tarif : penetapan tarif dilakukan berdasarkan kesepakatan pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi. Pedomannya adalah tarif atas dan bawah yang ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atas usulan dari Kepala BPTJ atau Gubernur sesuai kewenangannya.
- c. Wilayah operasi : beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Kepala BPTJ atau Gubernur.
- d. Kuotam : kuota kebutuhan kendaraan ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Kepala BPTJ atau Gubernur.
- e. Jumlah kendaraan: minimal lima kendaraan. Untuk perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan dapat berhimpun di badan hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan taksi daring.
- f. Bukti kepemilikan kendaraan bermotor: BPKB atau STNK atas nama badan hukum/atas nama perorangan badan hukum berbentuk koperasi.
- g. Domisili tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB): taksi daring menggunakan TNKB sesuai wilayah operasi yang ditetapkan.

- h. Sertifikat registrasi uji tipe (SRUT) : persyaratan permohonan izin bagi kendaraan bermotor baru harus melampirkan salinan SRUT kendaraan bermotor.
- i. Peran aplikator: perusahaan aplikasi di bidang transportasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum.<sup>41</sup>

#### 4. Jenis Angkutan

##### a. Angkutan Umum

PP. No 41 Tentang Angkutan Jalan, pasal 1 ayat (1) menyatakan bahwa angkutan adalah pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Dalam hal angkutan umum, biaya angkutan menjadi beban angkutan bersama, sehingga sistem angkutan umum menjadi efisien karena biaya angkutan menjadi sangat murah. Angkutan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar.<sup>42</sup>

Tujuan pelayanan angkutan umum adalah memberikan pelayanan yang aman, cepat, nyaman, dan murah pada masyarakat yang mobilitasnya semakin meningkat, terutama bagi pekerja yang menjalankan kegiatannya. Sarana angkutan ini merupakan alat angkutan yang pelayanannya ditujukan untuk sejumlah orang secara

---

<sup>41</sup>Dephub, “*Mengenal Dan Memahami PM 108 Tahun 2017*” <http://dephub.go.id/post/read.mengenal-dan-memahami-pm-108-tahun2017>. diakses pada tanggal 5 november 2018. Pukul 08.30 wib

<sup>42</sup>Warpani, Suwardjoko P. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB. 2002. h.38.

bersama-sama. Masing-masing penumpang membayar ongkos sesuai tarif dan jarak, menerima pelayanan bersama-sama, tetapi si pemakai angkutan umum tidak lagi memikirkan biaya pemeliharaan dan bahan bakar kendaraan.

Angkutan umum bergerak menurut trayek yang sudah ditentukan. Menurut KM No. 68 tahun 1993, jaringan trayek tersebut menurut jenisnya terdiri dari:

- a. Trayek antar kota antar provinsi, yaitu trayek yang melalui lebih dari satu wilayah Provinsi;
- b. Trayek antar kota dalam provinsi, yaitu trayek yang melalui antar Daerah Kota/Kabupaten dalam satu wilayah Provinsi;
- c. Trayek kota, yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah Kota atau trayek dalam daerah Khusus Bandar Lampung;
- d. Trayek pedesaan, yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah Kabupaten;
- e. Trayek antar lintas batas negara, yaitu trayek yang melalui batas negara.<sup>43</sup>

Berikut permasalahan-permasalahan angkutan umum yang dinilai konsumen kurang memuaskan, yaitu sebagai berikut:

1. Keadaan supir angkutan umum di terminal induk rajabasa, yaitu cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan dan

---

<sup>43</sup>Setijowarno, Djoko dan Russ Bona Frazila. *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*. Bandung: Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapr. 2003. h.228.

membahayakan keselamatan kondisi internal dan eksternal yang buruk.

2. Harga atau tarif ongkos sudah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung serta telah ditetapkan oleh pemerintah beserta Organda untuk setiap estapetnya, kenyataan yang ditemukan ada supir angkutan yang menetapkan harga berdasarkan perkiraannya semata sehingga tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan.
3. Tidak adanya jadwal yang tetap, pola rute yang memaksa terjadinya transfer.
4. Kapasitas angkutan umum yang melebihi muatan, sebuah angkutan umum hanya memiliki kapasitas untuk menampung maksimal 16 orang penumpang saja (sudah termasuk bangku depan), namun tidak jarang supir angkut memaksakan mengangkut penumpang lebih dari kapasitas maksimal pada saat jam sibuk.
5. Kebiasaan supir angkutan umum sendiri merokok di dalam angkutan, bahkan keadaan ini diperparah dengan mecetnya jendela sebagai ventilasi udara.<sup>44</sup>

#### **b. Angkutan Online**

Angkutan online adalah alat angkut barang maupun manusia yang berbasis internet. Alat angkut yang menggunakan kendaraan

---

<sup>44</sup>Purnomo, Sagita, "Angkutan Umum Kota Bandar Lampung Yang (Tak) Berestetika" diakses di <http://sagitapurnomo.blogspot.co.id/2013/06/angkutam-umumkota-medan-yang-tak.html>. diakses 05 november 2018. Pukul 08.30 wib.

pribadi yang dihubungkan dengan sebuah aplikasi. Aplikasi tersebut dapat diunduh atau yang biasa di kenal dengan kata download, sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan.

Angkutan online merupakan bagian dari kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah berbagai aktivitas manusia sehari-hari. Angkutan online dalam konteks ini adalah GoCar menjadi angkutan alternatif yang banyak digemari oleh masyarakat karena beragam keunggulannya mencakup: kepraktisan, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, ragam fitur, diskon dan promosi atau yang disebut dengan promo, dan lahan kerja baru/sampingan.

1. Dari segi kepraktisan, layanan jasa angkutan GoCar yang berbasis aplikasi online ini cukup menggunakan telfon pintar yang berkoneksi internet dan aplikasi jasa angkutan online yang ada di dalamnya, yang melaluinya seseorang dapat melakukan pemesanan layanan jasa angkutan.
2. Dari segi transparansi, jasa angkutan GoCar ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa angkutan online secara detail, seperti nama pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan



dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengendara dan lain sebagainya.

3. Dari sisi keterpercayaan, pengemudi layanan angkutan online telah terdaftar di perusahaan jasa angkutan online, yang berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI), sehingga ini dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa angkutan ini.
4. Dari segi kenyamanan, konsumen angkutan online merasakan tidak sedang berada di dalam angkutan umum karena mobil-mobil yang digunakan menggunakan mobil-mobil pribadi keluaran lima tahun terakhir (2012- 2017, yang memang dipersyaratkan oleh perusahaan) dengan beragam merek (seperti Avanza, Calya, Datsun, Shienta, Agya, dsb).
5. Keunggulan lainnya yang terkait dengan layanan angkutan Gojek adalah berbagai fitur yang disediakan oleh perusahaan Gojek yaitu fitur aplikasi berupa GoRide (layanan transportasi motor online), GoCar (layanan mobil pribadi berplat hitam yang disewa untuk perjalanan dari satu tujuan ke tujuan lainnya point to point atau jam-jaman dengan tarif flat per kilometer), GoBluebird (layanan difokuskan sebagai wadah bertemunya para pencari jasa taksi dan jaringan penyedia taksi dengan sistem argo), GoFood (layanan pesan antar makanan

yang telah bekerjasama dengan beberapa restoran), GoSend (layanan kurir instan yang dapat digunakan untuk mengirim barang atau surat), GoDeals (layanan yang memberikan penawaran khusus yang terdiri dari voucher dengan berbagai macam kategori seperti makanan, minuman, dan gaya hidup), GoPulsa (layanan pengisian pulsa langsung dari aplikasi Gojek menggunakan Gopay), GoShop (layanan belanja barang), GoTix (layanan pemesanan tiket), GoBox (layanan pengantaran barang berukuran besar), GoClean (layanan membersihkan rumah), GoGlam (layanan kecantikan), GoMassage (layanan pijatan), GoAuto (layanan montir), GoMed (layanan pembelian obat), GoBills (layanan berbagai pembayaran), GoNearby (layanan direktori), dan GoMart (layanan berbelanja).

6. Fitur promo, konsumen tidak hanya dimanjakan dengan tarif murah tapi juga adanya diskon dan promo menarik. Jika secara rutin konsumen memanfaatkan diskon dan promo angkutan online, maka nilai penghematan biaya angkutan akan terasa di kantong konsumen. Gojek memberikan diskon dan promo yang terdiri dari tiga jenis, yakni:
  - a. Diskon 40% dengan GoRide;
  - b. Diskon 20% dengan GoCar;

- c. Diskon 25% dengan GoSend (layanan pengiriman barang);
- d. Freedelivery GoFood; dan
- e. Diskon 30% GoTaxi bila menggunakan GoPay.

7. Angkutan online ini dianggap sebagai lahan pekerjaan bagi pengangguran atau kerja sambilan bagi mereka yang telah memiliki pekerjaan karena waktu kerjanya yang fleksibel serta kemudahan pendaftaran membuat masyarakat banyak yang tergiur untuk bergabung menjadi pengemudi pada perusahaan-perusahaan penyedia jasa angkutan online, seperti GoCar.<sup>45</sup>

## **B. Pendapatan**

Setiap orang memiliki pendapatan yang berbeda, penghasilan seseorang tergantung dari penawaran dan permintaan untuk kerja orang tersebut, yang pada gilirannya tergantung dari kemampuan alami, modal manusia, diferensial kompensasi, diskriminasi, dan seterusnya.

### **1. Pendapatan Dalam Ekonomi Islam**

Pendapatan dalam islam adalah penghasilan yang diperoleh harus bersumber dari usaha yang halal. Pendapatan yang halal akan membawa keberkahan yang diturunkan oleh Allah. Distribusi pendapatan merupakan suatu proses pembagian (sebagian hasil penjualan produk) kepada faktor-faktor produksi yang ikut dalam menentukan pendapatan. Prinsip

---

<sup>45</sup> Ahsani Amalia Anwar. *Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar*. Jurnal Etnografi Indonesia, Vol.2 No. 2, 2527-931X. . 2017. h.223.

utama dalam konsep distribusi menurut pandangan islam adalah peningkatan dari pembagian hasil kekayaan agar sirkulasi kekayaan dapat ditingkatkan, sehingga kekayaan yang ada dapat melimpah dengan merata dan tidak hanya beredar diantara golongan tertentu saja. Dalam ekonomi Islam ditegakan suatu sistem yang adil dan merata dalam mendistribusikan pendapatan. Sistem ini tidak memberikan kebebasan dan hak atas milik pribadi secara individual dalam bidang produksi, tidak pula mengikat mereka dengan satu sistem pemerataan ekonomi yang seolah-olah tidak boleh memiliki kekayaan secara bebas.<sup>46</sup>

Islam tidak mengatur distribusi harta kekayaan termasuk kepada semua masyarakat dan tidak menjadi komoditas diantara golongan orang kaya saja. Selain itu untuk mencapai pemerataan pendapatan kepada masyarakat secara obyektif. Islam menekankan perlunya membagi kekayaan kepada masyarakat melalui kewajiban membayar zakat, mengeluarkan infaq, serta adanya hukum waris dan wasiat serta hibah.

Usaha yang dilakukan manusia itu baik dalam bentuk fisik maupun mental dalam rangka menghasilkan produk dalam bentuk barang maupun jasa. Hasil produk ini nilainya ditukar dengan kemampuan menambah manfaat atas barang atau jasa yang sudah ada. Seseorang yang bekerja harus mendapatkan pendapatan yang adil sesuai dengan kondisi yang wajar dalam masyarakat.<sup>47</sup> Seorang pekerja tidak boleh diperas tenaganya sementara pendapatan yang diterima tidak memadai. Demikian pula

---

<sup>46</sup> Mustafa Edwin Nasution, *Pengenalan Eksklusif Ekonomi Islam*, (Jakarta: Kencana Penada Media Group, 2007), h.132.

<sup>47</sup> *Ibid*, h.141.

seorang pekerja tidak boleh dibebani pekerjaan yang terlalu berat di luar kemampuannya.

Islam mendorong umatnya untuk bekerja dalam memproduksi, bahkan menjadikan sebagai sebuah kewajiban terhadap orang-orang yang mampu, lebih dari itu Allah akan memberi balasan yang setimpal yang sesuai dengan amal/kerja sesuai dengan firman Allah dalam QS. An-Nahl: 97

مَنْ عَمِلَ صَالِحًا مِّنْ ذَكَرٍ أَوْ أُنْثَىٰ وَهُوَ مُؤْمِنٌ فَلَنُحْيِيَنَّهٗ حَيٰوةً طَيِّبَةً  
وَلَنَجْزِيَنَّهُمْ أَجْرَهُم بِأَحْسَنِ مَا كَانُوا يَعْمَلُونَ ﴿٩٧﴾

Artinya: “Barang siapa yang mengerjakan amal saleh, baik laki-laki maupun perempuan dalam keadaan beriman, maka sesungguhnya akan kami berikan kepadanya kehidupan yang baik dan sesungguhnya akan kami beri balasan kepada mereka dengan pahala yang lebih baik dari apa yang telah mereka kerjakan” (Q.S. An-Nahl: 97).

Al-Qur'an memberi penekanan utama terhadap pekerjaan dan menerangkan dengan jelas bahwa manusia diciptakan di bumi ini untuk bekerja keras untuk mencari penghidupan masing-masing. Allah berfirman dalam Q.S Al-Balad: 4 :

لَقَدْ خَلَقْنَا الْإِنسَانَ فِي كَبَدٍ ﴿٤﴾

Artinya: “Sesungguhnya kami Telah menciptakan manusia berada dalam susah payah” (Q.S: Al-Balad: 4)

Islam memberikan penjelasan tentang keharusan membayar upah kepada seseorang pekerja, pembayaran upah ini harus disesuaikan dengan apa yang telah dilakukan (adil) dan dianjurkan untuk membayar upah



secepatnya. Selain itu dilarang melakukan eksploitasi tenaga seorang kerja. Oleh karena itu dalam perjanjian harus dijelaskan tentang besarnya upah dan jenis pekerjaan yang akan dilakukan.<sup>48</sup>

Pendapatan rumah tangga yang satu beda dengan pendapatan rumah tangga lain, sesuai dengan kegiatan perekonomian atau pekerjaan kepala rumah tangga. Akan tetapi, pendapatan setiap rumah tangga tidak akan terlepas dari hal-hal berikut :

#### 1. Pendapatan Pokok

Pendapatan pokok dapat berbentuk pendapatan persemester atau semi semester tergantung pada mata pencaharian pokok kepala rumah tangga. Jika kepala rumah tangga itu seorang pegawai atau karyawan, pendapatan pokok berupa upah atau gaji yang diterima setiap pekan atau setiap bulan.

#### 2. Pendapatan Tambahan

Pendapatan tambahan adalah pendapatan rumah tangga yang dihasilkan anggota rumah tangga yang bersifat tambahan, seperti bonus atau pemberian dana bantuan. Mungkin pendapatan seperti ini sulit diperkirakan dengan pasti.

#### 3. Pendapatan lain-lain

Pendapatan lain-lain dapat berupa bantuan atau hibah dari orang lain atau hasil perputaran harta. Bantuan istri kepada seorang suaminya dalam masalah keuangan rumah tangga dianggap sebagai pendapatan

---

<sup>48</sup>Muhammad, *Ekonomi Mikro dalam Pespektif Islam*, (Yogyakarta:BPFI, 2005), h.313

lain-lain karena hal ini dapat membantu pembelajaran rumah tangga. Meskipun demikian, pendapatan lain-lain sulit diperkirakan adalah keharusan bagi seorang istri selaku ibu rumah tangga untuk membantu suami dan anak-anaknya dalam memperkirakan pendapatan itu agar seimbang dengan pengeluaran.

## 2. Pengertian Pendapatan

Dalam kamus besar bahasa Indonesia pendapatan adalah hasil kerja (usaha atau sebagainya).<sup>49</sup> Sedangkan pendapatan dalam kamus manajemen adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan, dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, dan laba.<sup>50</sup>

Sukirno mendefinisikan pendapatan adalah “jumlah penghasilan yang diterima oleh penduduk atas prestasi kerjanya selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan, ataupun tahunan.”<sup>51</sup>

Pendapatan seseorang juga dapat didefinisikan sebagai banyaknya penerimaan yang dinilai dengan satuan mata uang yang dapat dihasilkan seseorang atau suatu bangsa dalam periode tertentu. Reksoprayitno mendefinisikan: “Pendapatan (*revenue*) dapat diartikan sebagai total penerimaan yang diperoleh pada periode tertentu”. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah jumlah pendapatan yang diterima oleh para anggota masyarakat untuk jangka

<sup>49</sup>Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Jakarta: Balai Pustaka, 1998), h.185.

<sup>50</sup> BN. Marbun, Kamus Manajemen, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2003), h. 230.

<sup>51</sup>Sadono Sukirno, Pengantar Teori Makroekonomi, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 1999), h.51-52.

waktu tertentu sebagai balas jasa atas faktor-faktor produksi yang telah disumbangkan.<sup>52</sup>

Pendapatan masyarakat adalah penerimaan dari gaji atau balas jasa dari hasil usaha yang diperoleh individu atau kelompok rumah tangga dalam satu bulan dan digunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Sedangkan pendapatan dari usaha sampingan adalah pendapatan tambahan yang merupakan penerimaan lain di luar aktifitas pokok atau pekerjaan pokok. Pendapatan sampingan yang diperoleh secara langsung dapat digunakan untuk menunjang atau menambah pendapatan pokok.

d. Pendapatan

Menurut Poerwadarminto pendapatan adalah hasil pencarian atau memperoleh dari usaha dan bekerja. Pendapatan merupakan jumlah penghasilan yang diterima seseorang baik berupa uang atau barang yang merupakan hasil kerja atau usaha. Ada tiga kategori pendapatan yaitu:

- 1) Pendapatan berupa uang yaitu penghasilan berupa uang yang sifatnya reguler dan yang diterima biasanya sebagai balas jasa atau kontrak prestasi.
- 2) Pendapatan berupa barang adalah segala pendapatan yang sifatnya reguler dan biasa, akan tetapi selalu berbentuk balas jasa dan diterima dalam bentuk barang dan jasa.

---

<sup>52</sup>Reksoprayitno, Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi, (Jakarta: Bina Grafika, 2004), hlm.79.

3) Pendapatan yang bukan merupakan pendapatan adalah segala penerimaan yang bersifat transfer redistributif dan biasanya membuat perubahan dalam keuangan rumah tangga.

Sedangkan menurut Boediono, pendapatan seseorang dipengaruhi beberapa faktor, antara lain dipengaruhi:

- 1) Jumlah faktor-faktor produksi yang dimiliki yang bersumber pada, hasil-hasil tabungan tahun ini dan warisan atau pemberian.
- 2) Harga per unit dari masing-masing faktor produksi, harga ini ditentukan oleh penawaran dan permintaan di pasar faktor produksi.
- 3) Hasil kegiatan anggota keluarga sebagai pekerja sampingan.

Menurut Budiono mengemukakan bahwa pendapatan adalah hasil dari penjualan faktor-faktor produksi yang dimilikinya kepada sektor produksi.

Menurut Sukirno mendefinisikan pendapatan adalah jumlah penghasilan yang diterima oleh penduduk atas prestasi kerjanya selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan, ataupun tahunan.

### 3. Macam-Macam Pendapatan

Pendapatan masyarakat dapat digolongkan menjadi 2 yaitu:<sup>53</sup>

- a. Pendapatan permanen (*permanent income*) adalah pendapatan yang selalu diterima pada setiap periode tertentu dan dapat diperkirakan sebelumnya, misalnya pendapatan dari gaji, upah. Pendapatan ini juga merupakan pendapatan yang diperoleh dari semua faktor yang menentukan kekayaan seseorang (yang menciptakan kekayaan).
- b. Pendapatan sementara (*transitory income*) adalah pendapatan yang tidak bisa diperkirakan sebelumnya.

Pendapatan dapat digolongkan menjadi beberapa jenis, adapun menurut Lipsey pendapatan dapat dibagi menjadi dua macam yaitu:<sup>54</sup>

- a. Pendapatan perorangan adalah pendapatan yang dihasilkan oleh atau dibayarkan kepada perorangan sebelum dikurangi dengan pajak penghasilan perorangan. Sebagian dari pendapatan perorangan dibayar untuk pajak, sebagian ditabung untuk rumah tangga yaitu pendapatan perorangan dikurangi pajak penghasilan.
- b. Pendapatan disposable merupakan jumlah pendapatan saat ini yang dapat dibelanjakan atau ditabung oleh rumah tangga yaitu pendapatan perorangan dikurangi dengan pajak penghasilan.

Dengan demikian pada hakikatnya pendapatan disposable adalah

---

<sup>53</sup>Mangkoesebroto Guritno dan Algifari, Teori Ekonomi Makro, STIE YPKN, Yogyakarta, 1998, hlm.72

<sup>54</sup>Sadono Sukirno, *Op.Cit*, hlm.137



pendapatan yang dapat digunakan oleh para penerimanya, yaitu semua rumah tangga yang ada dalam perekonomian, untuk membeli barang-barang dan jasa-jasa yang mereka ingini. Tetapi biasanya tidak semua pendapatan diseperti itu digunakan untuk tujuan konsumsi, sebagian daripadanya ditabung dan sebagian lainnya digunakan untuk membayar bunga untuk pinjaman yang digunakan untuk membeli barang-barang secara mencicil.

#### 4. Sumber Pendapatan

Adapun sumber-sumber pendapatan masyarakat atau rumah yakni:

- a. Dari upah atau gaji yang diterima sebagai ganti tenaga kerja.
- b. Dari hak milik seperti modal dan tanah.
- c. Dari pemerintah.

Perbedaan dalam pendapatan upah dan gaji di seluruh rumah tangga atau masyarakat disebabkan oleh perbedaan dalam karakteristik pekerjaan (keahlian, pelatihan, pendidikan, pengalaman, dan seterusnya). Pendapatan masyarakat juga beragam menurut jumlah anggota didalam rumah tangga yang bekerja. Adapun jumlah properti yang dihasilkan oleh rumah tangga bergantung pada jumlah dan jenis hak milik yang dimilikinya. Sedangkan pendapat transfer dari pemerintah mengalir secara *substansial*, tapi tidak secara eksklusif ditujukan pada masyarakat yang berpendapatan lebih rendah. Kecuali jaminan sosial, pembayaran transfer dirancang secara umum untuk memberikan pendapatan pada orang yang membutuhkan.

Pada dasarnya, perekonomian secara keseluruhan ini merupakan gabungan dari sekian banyak rumah tangga dan perusahaan didalamnya, yang satu sama lain terus berinteraksi di berbagai pasar (pasar *output*, pasar tenaga kerja dan sebagainya). Seseorang yang memiliki pendapatan tinggi tentunya akan relative mudah mencukupi berbagai kebutuhan hidupnya, bahkan cenderung untuk menikmati kemewahan. Tidak mengherankan jika orang-orang yang berpendapatan tinggi menikmati standar hidup yang lebih tinggi pula, mulai dari perumahan yang lebih menyenangkan, perawatan kesehatan yang lebih bermutu dan sebagainya.<sup>55</sup>

#### **5. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan**

Ada beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan, yakni:<sup>56</sup>

##### **a. Kesempatan kerja yang tersedia.**

Semakin banyak kesempatan kerja yang tersedia berarti semakin banyak penghasilan yang bisa diperoleh dari hasil kerja tersebut.

##### **b. Kecakapan dan Keahlian**

Dengan bekal kecakapan dan keahlian yang tinggi akan dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas yang pada akhirnya berpengaruh pula terhadap penghasilan.

---

<sup>55</sup>R. Soediro Mangundjojo, *Sosial Ekonomi Masyarakat*, (Jakarta: Direktorat Jendral, 2011), h.5.

<sup>56</sup>Ratna Sukmayanti (et.all), *Ilmu Pengetahuan Sosial*, PT Galaxy Puspa Mega, (Jakarta, 2008), hlm.117.

c. Motivasi

Motivasi atau dorongan juga mempengaruhi jumlah penghasilan, semakin besar dorongan seseorang untuk melakukan pekerjaan, semakin besar pula penghasilan yang diperoleh.

d. Keuletan Kerja

Pengertian keuletan dapat disamakan dengan ketekunan, keberanian untuk menghadapi segala macam tantangan. Bila saat menghadapi kegagalan maka kegagalan tersebut dijadikan sebagai bekal untuk melihat ke arah kesuksesan dan keberhasilan.

e. Banyak sedikitnya modal yang digunakan.

Besar kecilnya usaha yang dilakukan seseorang sangat dipengaruhi oleh besar kecilnya modal yang dipergunakan. Suatu usaha yang besar akan dapat memberikan peluang yang besar pula terhadap pendapatan yang akan diperoleh.

## 6. Indikator Dalam Pendapatan

Pendapatan masyarakat sangat tergantung dari lapangan usaha, pangkat dan jabatan kerja, tingkat pendidikan umum, produktivitas, prospek usaha, permodalan dan lain-lain. Faktor-faktor tersebut menjadi penyebab perbedaan tingkat pendapatan penduduk. Indikator distribusi pendapatan yang akan memberikan petunjuk aspek pemerataan pendapatan yang telah tercapai. Asumsi ini menjadi acuan dalam kajian untuk mengukur pendapatan masyarakat.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup>Gini Ratio, Pendapatan Masyarakat Kabupaten Banyu Asin, Jurnal Ekonomi, 2012. h.1

### 1. Tingkat Pendidikan

Menurut Alba dan Hutchinson mengatakan bahwa pengetahuan konsumen terdiri dari pengetahuan yang berdasar pada pembelian, pemakaian atau pengalamannya sendiri dan keahlian yang berdasar pada kemampuan untuk menghubungkan kinerja produk dengan tugas atau pekerjaan. Pengetahuan sebelumnya tentang produk merupakan pengetahuan dari informasi yang dikirim ke dalam memori (pengetahuan obyektif).

### 2. Jumlah Pendapatan

Pendapatan masyarakat sangat berpengaruh terhadap jumlah permintaan ke suatu barang. Perubahan pendapatan masyarakat mengakibatkan perubahan terhadap permintaan ke atas suatu barang. Hubungan kedua variabel itu, antara pendapatan masyarakat dengan jumlah permintaan ke atas suatu barang tergantung pada jenis dan sifat barangnya. Jenis barang tersebut dibedakan menjadi dua, yaitu barang normal dan barang inferior. Barang normal adalah suatu barang yang jumlahnya mengalami perubahan yang searah dengan perubahan pendapatan masyarakat sedangkan barang inferior adalah barang yang jumlahnya mengalami perubahan terbalik dengan perubahan pendapatan.

### **BAB III**

#### **PENYAJIAN DATA PENELITIAN**

##### **A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

###### **1. Sejarah Berdirinya Terminal Induk Rajabasa**

Terminal Induk Rajabasa adalah satu-satunya terminal tipe A di provinsi Lampung yang berada di Bandar Lampung dan merupakan gerbang utama transportasi darat dari Pulau Sumatra menuju Pulau Jawa dan sebaliknya. Terminal Rajabasa dibangun pada tahun 1980 dengan menggunakan dana APBN dan diresmikan oleh Bpk. Surharjono selaku Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dan pada saat diresmikannya, Terminal Rajabasa masih termasuk wilayah administratif Lampung Selatan. Adapun sejarah kepemimpinan Terminal Induk Rajabasa adalah sebagai berikut :

**Tabel 3.1**  
**Sejarah Kepemimpinan Terminal Induk Rajabasa**

<b>NO.</b>	<b>Tahun Kepemimpinan</b>	<b>Nama Kepala Terminal</b>
1.	1980 – 1993	Bpk. Nafsihi Tugiyono
2.	1993 – 1994	Bpk. Sobri Martin
3.	1994 – 2000	Bpk. Zainal Abidin
4.	2000 – 2003	Bpk. Mega sumbahan
5.	2003 – 2004	Bpk. Munzir Ali
6.	2004 – 2005	Bpk. Putu Yuasa
7.	2005 – 2006	Bpk. Zaini, S. Sos.
8.	2006 – 2011	Bpk. Ruslan Roni, SE
9.	2011 – Sekarang	Bpk. Anthony Makki

\*Sumber :Tata Usaha dan Kepegawaian Terminal Rajabasa



## **2. Letak Geografis Terminal Induk Rajabasa**

Terminal Rajabsa dibangun di atas tanah seluas  $\pm 12$  Ha. Milik Pemerintah Kota Bandar Lampung yang berada di sekitar Kelurahan Rajabasa, Kecamatan Rajabasa. Adapun batas dari Terminal Rajabasa meliputi:

- a. Utara berbatasan dengan Kelurahan Rajabasa.
- b. Selatan berbatasan dengan Jalan Zainal Abidin Pagar Alam.
- c. Timur berbatasan dengan Universitas Lampung.
- d. Barat berbatasan dengan Kelurahan Rajabasa.

## **3. Visi dan Misi Terminal Induk Rajabasa**

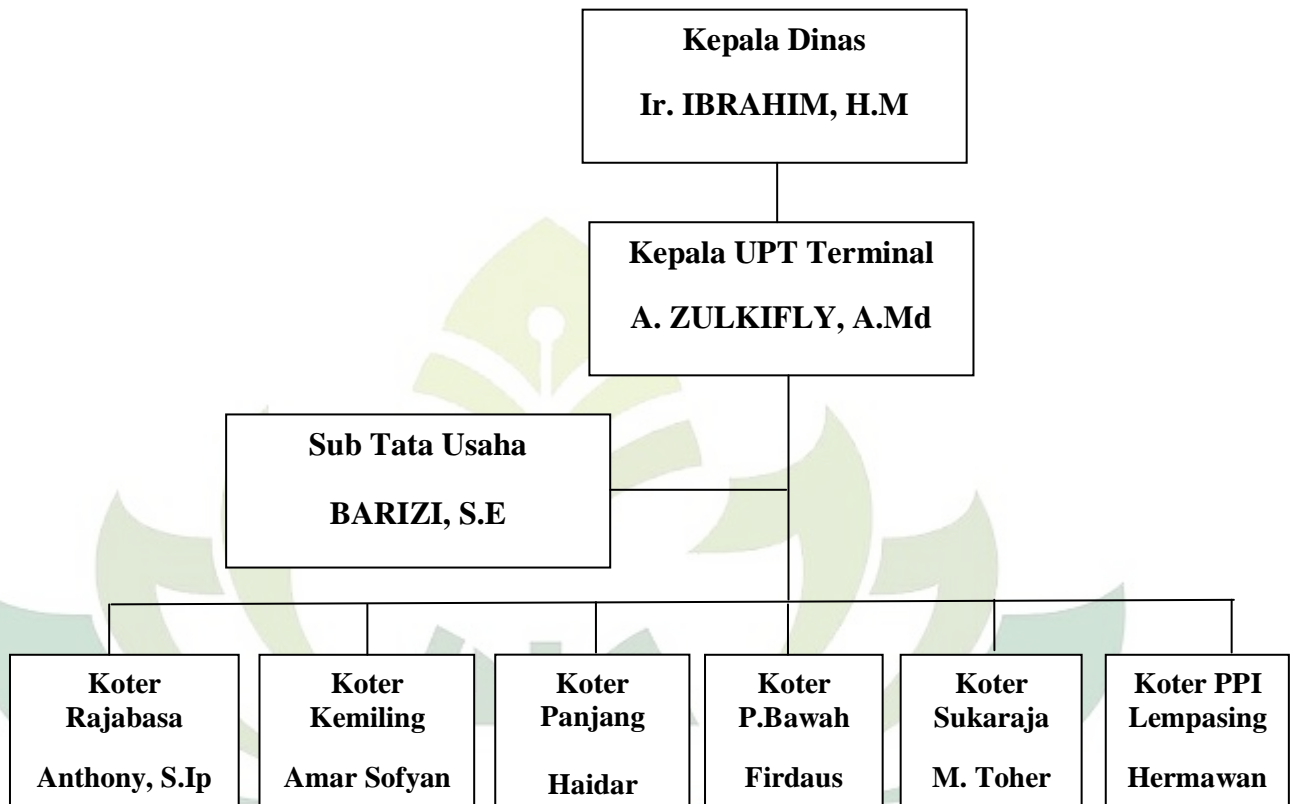
Pada dasarnya visi dan misi Terminal Induk Rajabasa mengacu pada visi dan misi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yang merupakan induk organisasi dari Terminal Rajabasa. Adapun visi dan misi Dinas Perhubungan Kota BandarLampung adalah:

Visi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung ialah Terwujudnya sistem transportasi yang terpadu, aman, nyaman, lancar, tertib, dan teratur dalam rangka memberikan pelayanan kepada masyarakat. Misi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung:

- a. Meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas.
- b. Menyediakan sarana dan prasarana perhubungan darat, laut, dan POSTEL yang disesuaikan dengan kebutuhan yang ada.
- c. Meningkatkan pelayanan jasa sektor perhubungan.

#### 4. Struktur Organisasi Terminal Induk Rajabasa

**Gambar 3.1**  
**Struktur Organisasi UPT Terminal Induk Rajabasa**



\*Sumber:Terminal Induk Rajabasa

#### 5. Jumlah Lintasan Trayek

Setiap angkutan umum untuk beroperasi di setiap titik kota Bandar Lampung memiliki regulasi dan SOP (*standard operating procedure*) agar terciptanya keamanan dan kenyamanan penumpang dalam menggunakan angkutan umum. Adapun trayek dan jumlah angkutan di wilayah kota Bandar lampung sesuai trayek yang diatur pemerintah.

**Tabel 3.2**  
**Trayek Angkutan Kota**

<b>NO.</b>	<b>Trayek</b>	<b>Warna</b>	<b>Kondisi Saat Ini</b>
1.	T.Karang-Rajabasa	Biru laut	60 unit
2.	T.Karang-Sukaraja	Ungu	39 unit
3.	Sukaraja-Srengsem	Orange	44 unit
4.	T.Karang-Garuntang	Hijau	22 unit
5.	T.Karang-Jl.Tengku Umar (Way Halim)	Cream	31 unit
6.	T.Karang-Tirtayasa-Simp.Ir.Sutami	Putih/Hijau	8 unit
7.	T.Karang-Ryacudu-Simp.Ir.Sutami	Putih/Hijau Biru	2 unit
8.	T.Karang-Kemiling	Merah hati	46 unit
9.	T.Karang-Sukarame	Abu-abu muda	38 unit
10.	T.Karang-Permata Biru	Abu-abu biru dongker	13 unit
11.	T.Karang-Sam Ratu Langi	Merah hati/biru	25 unit
12.	Pasar Cimeng-Lempasing	Biru dongker/abu-abu	1 unit
13.	Rajabasa-Kemiling	Kuning jeruk	0 unit

\*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2017

Tabel trayek angkutan kota di atas menjelaskan untuk trayek di Kota Bandar Lampung telah di atur oleh pemerintah dan dinas perhubungan agar berjalan aman dan tidak menimbulkan kekacauan serta angkutan yang siap beroperasi di Kota Bandar Lampung sebelumnya harus teregulasi dan mempunyai izin dalam beroperasi di jalan raya.

## B. Distribusi Jawaban Responden

### 1. Karakteristik Responden

**Tabel 3.3**  
**Distribusi Responden berdasarkan Jenis Kelamin**

NO	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase%
1	Laki-Laki	60 Orang	100
2	Perempuan	0 Orang	0
	<b>Total</b>	<b>60 Orang</b>	<b>100</b>

\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Sampel yang telah ditetapkan sebagai responden dalam penelitian ini tidak mempunyai kriteria tertentu. Supir angkutan kota di Terminal Induk Rajabasa merupakan sampel dalam penelitian ini. Teknik penarikan sampel yang telah ditetapkan peneliti adalah *probability sampling*, sehingga yang menjadi sampel pada penelitian adalah supir angkutan kota yang sudah beroperasi selama 3 tahun sebelum hadirnya GoCar yaitu sebanyak 60 responden. Berdasarkan tabel 3.3 persentase berdasarkan jenis kelamin yaitu sebanyak 60 responden (100%) adalah berjenis kelamin laki-laki dan 0 responden (0%) berjenis kelamin perempuan.

**Tabel 3.4**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Usia**

No	Usia	Frekuensi	Persentase %
1	23 – 34	16	27
2	35 – 41	40	67
3	42 – 50	4	6
	<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Berdasarkan data yang disajikan pada tabel 3.4 mengenai usia dapat diketahui usia terbanyak rentan pada usia 35 - 41 tahun sebanyak 40 responden dengan persentase (37%), berusia 23- 34 sebanyak 16 responden dengan persentase (27%), berusia 42 – 50 tahun sebanyak 4 responden dengan persentase (6%) Persentase yang ada menunjukkan usia responden dalam kategori usia produktif.

**Tabel 3.5**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Agama**

No	Agama	Frekuensi	Persentase %
1	Islam	51	85
2	Kristen	7	12
3	Budha	2	3
	<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Agama merupakan sebuah kepercayaan terhadap Tuhan Yang Maha Esa yang dianut oleh seseorang. Berdasarkan data yang disajikan pada tabel 3.5 mengenai agama yang dianut oleh supir angkutan kotadi terminal induk rajabasa dapat diketahui sebanyak 51 responden



merupakan mayoritas penganut agama Islam dengan persentase (85%) dan sebanyak 7 responden menganut agama Kristen Protestan dengan persentase (12 %) dan sebanyak 2 responden menganut agama Buddha dengan persentase (3%).

**Tabel 3.6**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan Formal Terakhir**

No	Pendidikan	Frekuensi	Persentase %
1	Tidak Sekolah	2	4
2	SD	9	18
3	SMP	17	34
4	SMA	22	44
	<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Pendidikan merupakan sumber pengetahuan kebutuhan dasar individu untuk mencapai taraf hidup yang lebih baik. Berdasarkan data yang disajikan pada tabel 3.6 mengenai pendidikan formal terakhir para responden dapat diketahui mayoritas responden yang berjumlah 22 dengan persentase (44%) menyelesaikan pendidikannya sampai tingkat Sekolah Menengah Atas (SMA). Hal ini dikarenakan kesadaran dari para responden sendiri akan pentingnya pendidikan. Sebanyak 17 responden dengan persentase (34%) menyelesaikan pendidikan Sekolah Menengah Pertama (SMP), sebanyak 9 responden dengan persentase (18%) tidak dapat menyelesaikan pendidikan dasarnya karena tidak ada biaya dan masih banyak adik-adiknya lagi yang mau sekolah dan tuntutan hidup lain yang harus dipenuhi sehingga

memaksa responden untuk segera bekerja. Dan sebanyak 2 responden dengan persentase (4%) menyelesaikan pendidikannya sampai tingkat Sekolah Dasar (SD) karena keterbatasan yang dimiliki keluarganya sehingga membuat responden tidak bisa melanjutkan pendidikannya sampai tingkat yang lebih tinggi.

**Tabel 3.7**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Status Perkawinan**

No	Status Perkawinan	Frekuensi	Persentase %
1	Menikah	52	87
2	Belum Menikah	8	13
	<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Berdasarkan data yang disajikan pada tabel 3.7 diketahui sebanyak 52 responden dengan persentase (87%) memiliki status perkawinan yang sudah menikah dan rata-rata memiliki jumlah tanggungan anak, dan sebanyak 8 responden dengan persentase (13%) status perkawinannya adalah belum menikah bahkan masih dalam tanggungan orang tua.

**Tabel 3.8**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan**

No	Kepemilikan Kendaraan	Frekuensi	Persentase %
1	Milik Sendiri	51	85
2	Bukan Milik Sendiri	9	15
	<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Berdasarkan data yang disajikan pada tabel 3.8 mengenai kepemilikan kendaraan pribadi diketahui sebanyak 51 responden dengan persentase (85%) menyatakan bahwa hampir keseluruhan responden memiliki kendaraan pribadi roda dua dan roda empat. Kendaraan yang dimiliki di dapat dari berbagai cara, ada responden yang memiliki kendaraan pribadi di dapat dari pemberian orang tua dan ada juga yang memiliki kendaraan pribadi dengan cara patungan dengan anaknya. Sebanyak 9 responden dengan persentase (15%) tidak memiliki kendaraan pribadi, baik kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat.

**Tabel 3.9**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Berapa Lama menjadi Supir**  
**Angkutan Kota**

No	Kategori	Frekuensi	Persentase %
1	3-9 Tahun	37	61
2	10-16 Tahun	19	32
3	17-23 Tahun	4	7
	<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Berdasarkan data yang disajikan pada tabel 3.9 mengenai lamanya menjadi supir angkutan kota terbanyak berada pada 3-9 tahun sebanyak 37 responden dengan persentase (61%), sebanyak 19 responden dengan persentase (32%) berada pada 10-16 tahun, sebanyak 4 responden dengan persentase (7%) berada pada 17-23 tahun. Hal ini dikarenakan mereka tidak memiliki pekerjaan lain selain sebagai supir angkutan kota.

## 2. Kondisi Sebelum dan Sesudah Kehadiran GoCar

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti lapangan mengenai kehadiran GoCar, dapat diketahui keseluruhan responden yang berjumlah 60 (100%) sudah mengetahui informasi tentang kehadiran GoCar. Hal ini dikarenakan intensitas waktu bertemu diantara keduanya di jalan pada saat bekerja.

**Tabel 3.10**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Asal Sumber Informasi**

No	Asal Informasi	Frekuensi	Persentase %
1	Media Masa	37	62
2	Teman	12	20
3	Saudara	5	8
4	Anak	6	10
	<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Sumber informasi merupakan dasar pertama kalinya responden mendapatkan informasi tentang GoCar tersebut. Berdasarkan data yang disajikan pada tabel 3.10 mengenai asal sumberinformasi diketahui bahwa sumber informasi terbanyak di dapat dari media masa sebanyak 37 responden dengan persentase (62%), karena ada beberapa supir angkutan yang sudah pernah menggunakan GoCar. Sebanyak 12 responden dengan persentase (20%) diperoleh dari teman, sebanyak 5 responden dengan persentase (8%) diperoleh dari anak, dan sebanyak 6 responden dengan persentase (10%) diperoleh dari saudara.

**Tabel 3.11**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Jam Bekerja Perhari Sebelum dan Setelah Kehadiran GoCar**

No	Jam Bekerja	Kondisi Responden			
		Sebelum Hadirnya GoCar		Setelah Hadirnya GoCar	
		Frekuensi	Persentase %	Frekuensi	Persentase %
1	2-4 Jam	8	13	0	0
2	5-7 Jam	11	18	5	8
3	8-10 Jam	15	25	18	30
4	11-13 Jam	26	44	37	62
	<b>Jumlah</b>	<b>60</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Berdasarkan data yang disajikan pada tabel 3.11 mengenai berapa jam bekerja responden dalam perharinya untuk mencari penumpang, dapat diketahui hampir keseluruhan responden yang berjumlah 26 dengan persentase (44%) bekerja antara 11-13 jam per hari sebelum kehadiran GoCar dan setelah hadirnya GoCar meningkat menjadi 37 responden dengan persentase (62%). Sebanyak 15 responden dengan persentase (25%) bekerja antara 8-10 jam per hari sebelum hadirnya GoCar dan setelah hadirnya GoCar meningkat menjadi 18 responden dengan persentase (30%). Sebanyak 8 responden dengan persentase (13%) bekerja 2-4 jam per hari sebelum hadirnya GoCar dan setelah hadirnya GoCar menurun menjadi tidak ada responden yang bekerja antara 2-4 jam per hari, ini menunjukkan bahwa terjadi penambahan jam kerja.



**Tabel 3.12**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Hari Bekerja**

No	Kategori	Kondisi Responden			
		Sebelum Hadirnya GoCar		Setelah Hadirnya GoCar	
		Frekuensi	Persentase %	Frekuensi	Persentase %
1	6 hari	28	47	13	22
2	7 hari	32	53	47	78
	<b>Jumlah</b>	<b>60</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Berdasarkan dari data yang disajikan pada tabel 3.12 diketahui sebanyak 28 responden dengan persentase (47%) bekerja setiap hari, sebelum hadirnya GoCar dan setelah hadirnya GoCar meningkat menjadi 13 responden dengan persentase (22%). Sebanyak 32 responden dengan persentase (53%) sebelum hadirnya GoCar dan setelah hadirnya GoCar mengalami penurunan menjadi 47 responden dengan persentase (78%). Ini dikarenakan pendapatan responden yang mengalami penurunan sehingga mengharuskan responden untuk bekerja lebih agar bisa mencukupi kebutuhan hidup sehari-hari, dan responden tidak bekerja apabila mengalami sakit ataupun ada acara tertentu.

**Tabel 3.13**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan Bersih Supir**  
**Angkutan Kota Sebelum dan Setelah Hadirnya GoCar**

No	Jumlah Pendapatan/Bulan	Kondisi Responden			
		Sebelum Hadirnya GoCar		Setelah Hadirnya GoCar	
		Frekuensi	Persentase	Frekuensi	Persentase
1	< Rp.850.000	4	7	11	18
2	Rp.850.000- Rp.1.200.000	6	10	39	65
3	Rp.1.200.000- Rp.1.600.000	13	22	8	14
4	>Rp.1.600.000	37	61	2	3
	<b>Jumlah</b>	<b>60</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Bekerja sebagai supir angkutan kota pendapatannya tidak menentu setiap harinya karena dipengaruhi oleh banyak tidaknya penumpang. Berdasarkan data yang disajikan pada tabel 3.13 mengenai pendapatan supir angkutan kota sebelum dan sesudah hadirnya GoCar dapat diketahui sebanyak 37 responden dengan persentase (61%) memiliki pendapatan antara >Rp. 1.600.000sebelum hadirnya GoCar dan setelah hadirnya GoCar yang berpenghasilan antara >Rp. 1.600.000 berkurang menjadi 2 responden dengan persentase (3%). Sebanyak 13 responden dengan persentase (22%) menyatakan bahwa pendapatan mereka sebelum hadirnya GoCar antara Rp.1.200.000-Rp. 1.600.000 dan setelah hadirnya GoCar menurun menjadi 8 responden dengan persentase (14%). Sebanyak 6 responden dengan persentase (10%) menyatakan pendapatan mereka

sebelum hadirnya GoCar adalah antara Rp. 850.000-Rp. 1.200.000 dan setelah hadirnya GoCar meningkat menjadi 39 responden dengan persentase (65%). Sebanyak 4 responden dengan persentase (7%) menyatakan pendapatan mereka sebelum hadirnya GoCar adalah >Rp.850.000 dan setelah hadirnya GoCar meningkat menjadi 11 responden dengan persentase (18%). Hal ini membuktikan bahwa terjadi penurunan pendapatan responden setelah kehadiran GoCar.

Berdasarkan data tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa setelah adanya pengoperasian GoCar pendapatan pengemudi angkutan umum menjadi menurun dan aplikasi angkutan kendaraan yang paling signifikan adalah GoCar.

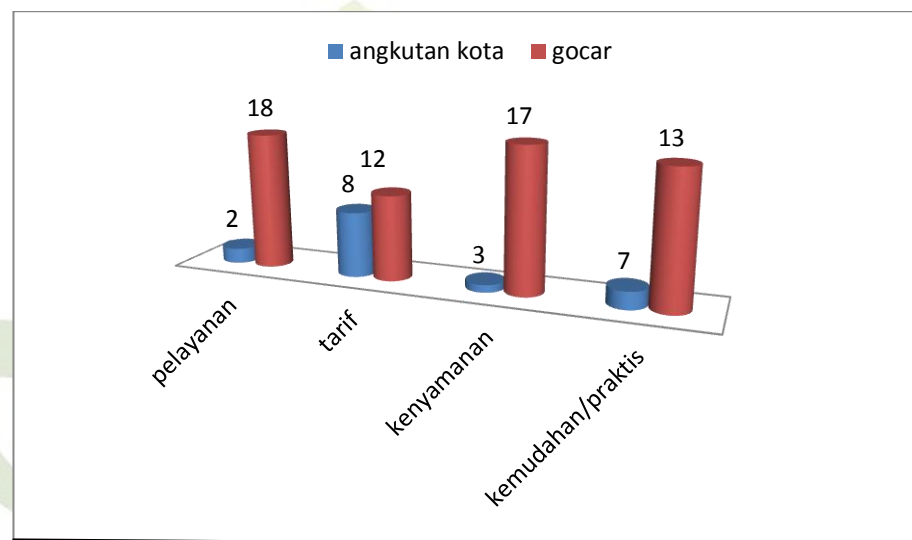
**Gambar 3.2**  
**Grafik Jumlah Kendaraan Tahun 2016-2017**



\*Sumber: Data Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung tahun 2016-2017

Berdasarkan dari grafik yang disajikan diketahui sebanyak 78 unit angkutan kota dan 475 unit GoCar ditahun 2016. Kemudian di tahun 2017 angkutan kota mengalami penurunan dari 78 unit menjadi 60 unit sedangkan jumlah GoCar naik menjadi 760 unit.

**Gambar 3.3**  
**Grafik Distribusi Pengguna Kendaraan Berdasarkan Alasan Memilih Kendaraan**



\*Sumber: Data primer diolah tahun 2018

Berdasarkan data yang disajikan mengenai berbagai alasan setiap orang dalam memilih moda transportasi. Jika pada sebagian orang memilih moda transportasi pada tingkat biaya (*cost*), maka pada sebagian lagi memilih moda transportasi dengan alasan pelayanan, kenyamanan, kemudahan dan keamanan. Kaitan ini memiliki hubungan dengan tingkat pendapatan seseorang. Akan tetapi kaitan ini dapat diabaikan dengan beberapa faktor misalnya faktor nyaman dan kemudahannya.

Berdasarkan hasil dari pembagian kuisioner kepada responden pengguna jasa Gocar diketahui bahwa lebih banyak pengguna GoCar

melakukan perjalanan dengan alasan kenyamanan mempunyai persentase terbesar untuk pengguna GoCar sekitar 17 orang sedangkan untuk pengguna angkutan kota hanya 3 orang. Sebanyak 18 orang lebih memilih GoCar dari segi pelayanan di banding angkutan kota 2 orang. Dari segi tarif 8 orang memilih angkutan kota orang memilih 12 GoCar. Sedangkan dari sisi kemudahan/praktis 13 orang lebih memilih GoCar di banding angkutan kota hanya 7 orang.

### C. Hasil Wawancara

#### 1. Risma dan Ibu Mega

Apa Kelebihan menggunakan Angkutan Kota :

“Sangat membantu sekali dengan adanya moda transportasi ini’, sejak masuk kuliah 2 tahun lalu, enak ya kurasa naik angkot ini ke kampus karena murah. Lebih murah kurasa naik angkot dari pada mau naik angkutan online atau GoCar karena mau jauh dekat, karena perkilo meter jaraknya tidak hitung kalau naik angkot bayar 4000 saja, sama juga kalau pulang tetap 4000 ribu jadi sama total 8.000 ribu”.<sup>58</sup>

“Setiap hari itu saya berangkat ke pasar jam setengah enam subuh sudahnya salat subuh, naik ojek dulu untuk sampai keluar kompleks baru jaraknya 7 kilo meter dari rumah saya baru pergi untuk naik angkot pulanginya sampai lagi kompleks naik ojek pangkalan, karena banyak angkut barang ku, kalau GoCar jarang mau bawa barang banyak-banyak”.<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> Risma, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Umum di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

<sup>59</sup> Mega, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Umum di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019



## 2. Indri dan Bagas

Mengapa memilih menggunakan Gocar ?

“layanannya mudah tidak perlu untuk repot-repot keluar cari angkot kalau rusak motor ku atau ojek cukup pesan pakai internet saja, baru itu enakya terjamin rugi kalau tidak dimanfaatkan itu internet”<sup>60</sup>.

“saya kalau pesan GoCar suruh antar kekampus karena kalau naik angkot pangkalanya jauh kalau keluar’, lebih baik pesan GoCar baru masuk ke rumah untuk jemput”<sup>61</sup>.

## 3. Riyanto

Mengapa memilih menjadi pengemudi angkutan kota ?

“jujur, 50% penurunan untuk tahun ini, kenapa saya mengatakan seperti itu kita lihat mi. angkutan online dimana-mana termasuk GoCar berkeliaran dimana-mana mengambil penumpang sana-sini. Sebenarnya kita sebagai angkutan massal ini sudah resah cuma kita hanya bisa terdiam melihat itu semua, kita tidak bisa asal bergerak karena kita terikat mitra kerja serta waktu yang ditentukan. Pemerintah harus melihat ini dan turun ke jalan jangan hanya seolah tutup mata, harapan saya semoga pemerintah lebih tegas lagi karena agar kita di dunia transportasi angkutan ini bersaing sehat”<sup>62</sup>.

## 4. Hasan

Mengapa menolak kehadiran Gocar ?

“semua yang berbasis online itu atau perusahaan yang mengelola aplikasi online itu harus ikut aturan pemerintah dan harus mempunyai regulasi, murah dan cepat di situ keunggulannya angkutan itu di sisi lain kita tidak tau dampaknya karena mereka sifatnya individual tidak

<sup>60</sup> Indri, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Online di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

<sup>61</sup> Bagas, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Online di Universitas Muhammadiyah Lampung, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

<sup>62</sup> Riyanto, Wawancara dengan Sopir Angkutan Umum di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

terikat. Tidak ada juga kontribusi dari pemerintah ini, dan ancaman pendapatan untuk angkutan konvensional termasuk angkutan kota ikut juga merosot sehingga konsumen yang awalnya tertarik kemudian beralih ke online itu sangat merugikan. kenapa demikian itu tadi konsumen lebih akhirnya angkutan kota turun pendapatannya dan kurang pun kontribusi untuk pemerintah. pemerintah harus lebih tegas lagi karena demo kemarin yang kami lakukan adalah peringatan pertama”<sup>63</sup>.



---

<sup>63</sup>Hasan, Wawancara dengan Ketua Asosiasi Angkutan Umum kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

## **BAB IV**

### **ANALISIS DATA**

#### **A. Dampak Keberadaan GoCar terhadap Pendapatan Angkutan Kota**

Angkutan umum di Kota Bandar Lampung memiliki banyak tipe termasuk angkutan yang banyak di Kota Bandar Lampung yaitu angkutan kota dan angkutan online. Banyaknya tipe angkutan umum di Kota Bandar Lampung membuat persaingan untuk mengambil penumpang. Angkutan kota khususnya untuk wilayah kota Bandar Lampung dan sekitarnya sudah memiliki masing-masing trayek untuk pengoperasian di seluruh Kota Bandar Lampung. Maka dari itu masyarakat tidak perlu khawatir ketika ingin menggunakan angkutan kota karena sudah memiliki kode-kode trayek tersendiri dan aturan yang mengatur undang-undang tentang transportasi angkutan umum.

Untuk masyarakat kota berhak memilih angkutan apa yang mereka pilih sesuai tujuan mereka serta soal keamanan dan kenyamanan. Kecanggihan teknologi saat ini membuat salah satu pengguna ojek membuat inovasi untuk memadukan kecanggihan teknologi internet dengan angkutan transportasi umum yang memudahkan masyarakat untuk mengakses melalui internet agar lebih mudah yang disebut GoCar.

Hadirnya angkutan online di tengah masyarakat kota besar termasuk kota Bandar Lampung yang merespon baik karena mudah dan cepat serta

menghindari kemacetan, selain itu ada juga yang tidak merespon baik kehadiran GoCar selain pengemudi angkutan kota.

Seorang penumpang yang menggunakan angkutan umum konvensional atau angkot yaitu Risma (20) yang berprofesi sebagai mahasiswa di Universitas Muhammadiyah Lampung yang jarak rumahnya dengan kampus 20 kilo meter mengatakan sebagai berikut:

“Sangat membantu sekali dengan adanya moda transportasi ini’, sejak masuk kuliah 2 tahun lalu, enak ya kurasa naik angkot ini ke kampus karena murah. Lebih murah kurasa naik angkot dari pada mau naik angkutan online atau GoCar karena mau jauh dekat, karena perkilo meter jaraknya tidak hitung kalau naik angkot bayar 4000 saja, sama juga kalau pulang tetap 4000 ribu jadi sama total 8.000 ribu”.<sup>64</sup>

Penumpang angkutan umum yang sudah lama menggunakan angkutan kota di Kota Bandar Lampung yaitu ibu Mega (54) yang berprofesi sebagai penjual sayuran, mengatakan bahwa:

“Setiap hari itu saya berangkat ke pasar jam setengah enam subuh sudahnya salat subuh, naik ojek dulu untuk sampai keluar kompleks baru jaraknya 7 kilo meter dari rumah saya baru pergi untuk naik angkot pulangnya sampai lagi kompleks naik ojek pangkalan, karena banyak angkut barang ku, kalau GoCar jarang mau bawa barang banyak-banyak”.<sup>65</sup>

Dari hasil wawancara pengguna angkutan kota bahwa mereka memilih angkot karena lebih murah meskipun jaraknya ke lokasi tujuan jauh karena sudah memiliki trayek tersendiri dan faktor cuaca yang tidak menentu memilih mereka untuk menggunakan angkot agar terlindungi dari cuaca buruk. Adapun kehadiran GoCar direspon baik oleh sebagian masyarakat di Kota Bandar

---

<sup>64</sup> Risma, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Umum di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

<sup>65</sup> Mega, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Umum di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

Lampung, maka dari itu sebagian penumpang angkutan kota di Bandar Lampung beralih ke GoCar, selain itu banyak juga menggunakan jasa GoCar yang mereka pesan.

Salah satu penumpang yang beralih ke angkutan online GoCar yaitu Indri(16) siswi SMK Muhammadiyah yang tinggal di Kompleks Rajabasa, yang menggunakan jasa angkutan online ketika ada keperluan, baik diantarkan ke suatu tempat atau diantarkan sesuatu berupa makanan atau pesanan barang untuk diantarkan, mengatakan:

“layanannya mudah tidak perlu untuk repot-repot keluar cari angkot kalau rusak motor ku atau ojek cukup pesan pakai internet saja, baru itu enakya terjamin rugi kalau tidak dimanfaatkan itu internet”.<sup>66</sup>

Adapun di kalangan mahasiswa menyukai layanan GoCar yaitu Bagas (21) salah satu mahasiswa Universitas Muhammadiyah Lampung:

“saya kalau pesan GoCar suruh antar kekampus karena kalau naik angkot pangkalanya jauh kalau keluar’, lebih baik pesan GoCar baru masuk ke rumah untuk jemput”.<sup>67</sup>

Wawancara di atas menjelaskan bahwa ketertarikan penumpang GoCar yang awalnya penumpang angkutan kota menerima baik kehadiran GoCar dengan memanfaatkan kecanggihan teknologi di era modern ini. Kelebihan dari angkutan online yang menawarkan angkutan dan berbagai bidang jasa akan semakin lama membuat penumpang angkutan kota beralih ke angkutan GoCar yang teregulasi sesuai undang-undang 22 Tahun 2009.

---

<sup>66</sup> Indri, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Online di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

<sup>67</sup> Bagas, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Online di Universitas Muhammadiyah Lampung, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

Dengan beroperasinya GoCar telah menimbulkan berbagai permasalahan, diantaranya adalah : tarif angkot mengalami penurunan orderan/ pangkalan sewa, pendapatan setoran pengemudi berkurang setiap hari sehingga pendapatan perusahaan setiap bulannya tidak tercapai dan perusahaan terancam bangkrut, adanya aksi demo yang dilakukan oleh angkutan kota di balai kota yang membuat kericuhan serta konflik yang menuntut di tutupnya transportasi yang berbasis online. Supir angkutan kota terancam pengangguran.

Angkutan online GoCar mengusai dan merambat segala titik daerah beroperasi pendapatan dan setoran bersumber dari konsumen langsung adanya online, tempat pangkalan angkutan pusat perbelanjaan dan kampus. Mereka mengenakan tarif murah tetapi berdasarkan SK dari pemerintah. Sedangkan regulasi kelayakan pengoperasian mereka belum di izinkan. Keresahan pengendara angkutan didalam kompleks atau perumahan merasakan kalau GoCar bukan salah satu transportasi yang mempunyai regulasi untuk mengambil penumpang di sembarang tempat setidaknya tidak memasuki wilayah perumahan atau kompleks karena sudah bagiannya masing-masing dari setiap pengendara angkutan.

Salah satu pengendara ojek konvensional hasil wawancara salah satu angkutan ojek yaitu pak Muslihat (46) yang mangkal di pangkalan ojek daerah Rajabasa, mengatakan:

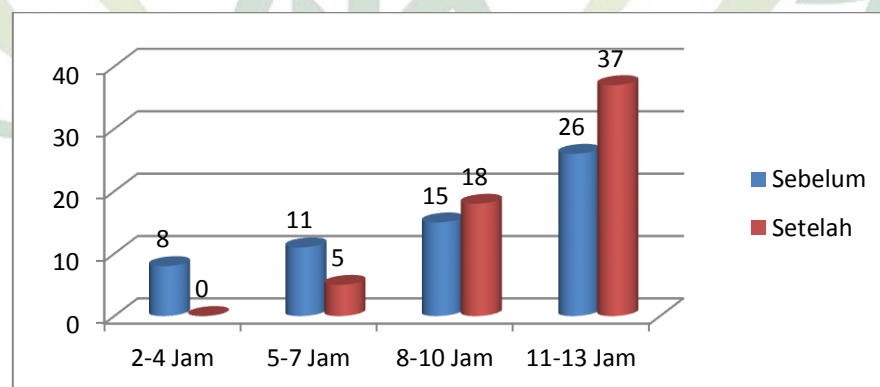
“Dulu waktu ada ojek online atau GoCar penumpang yang keluar di rumahnya menunggu di pinggir jalan lumayan banyak atau datang ke pangkalan, memang tidak terlalu berpengaruh tetapi kalau mau di rupiahkan sedikit-sedikit



pendapatan artinya mereka mengambil sesuap nasi kami yang begitu sudah ada masing-masing jatahnya”.<sup>68</sup>

Pengambilan lahan di kompleks atau perumahan cukup dirasakan oleh sebagian pengendara angkutan transportasi kecil tersebut. Pengambilan penumpang di berbagai tempat harus memiliki izin agar tidak memicu persoalan pengambilan penumpang oleh angkutan umum lainnya. Memang kasus seperti ini menjadi pro dan kontra Tetapi hal tersebut tidak juga dirasakan oleh pengendara angkutan kota.

Dengan adanya pengoprasian GoCar akan berdampak terhadap jam kerja para sopir angkot, dikarenakan sepi para penumpang, sehingga akan berdampak terhadap pendapatan mereka. Berikut ini adalah jumlah jam kerja para sopir angkot sebelum dan sesudah adanya pengoperasian GoCar :



**Gambar 4.1**  
**Jam Kerja Sopir Angkot Sebelum dan Setelah**  
**Pengoperasian GoCar**

<sup>68</sup> Muslihat, Wawancara dengan Ojek Pangkalan, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

Berdasarkan data yang disajikan pada gambar di atas mengenai berapa jam bekerja responden dalam perharinya untuk mencari penumpang, dapat diketahui hampir keseluruhan responden yang berjumlah 26 dengan persentase (44%) bekerja antara 11-13 jam per hari sebelum kehadiran GoCar dan setelah hadirnya GoCar meningkat menjadi 37 responden dengan persentase (62%). Sebanyak 15 responden dengan persentase (25%) bekerja antara 8-10 jam per hari sebelum hadirnya GoCar dan setelah hadirnya GoCar meningkat menjadi 18 responden dengan persentase (30%).

Hal tersebut dikarenakan penghasilan responden yang mengalami penurunan, sehingga harus menambah jam kerja yang lebih lama untuk bisa mendapatkan penghasilan lebih. Sebanyak 11 responden dengan persentase (18%) bekerja 5-7 jam per hari sebelum hadirnya GoCar dan setelah hadirnya GoCar menjadi 5 responden dengan persentase (8%), Sebanyak 8 responden dengan persentase (13%) bekerja 2-4 jam per hari sebelum hadirnya GoCar dan setelah hadirnya GoCar menurun menjadi tidak ada responden yang bekerja antara 2-4 jam per hari, ini menunjukkan bahwa terjadi penambahan jam kerja.

Wilayah pengambilan penumpang untuk kota Bandar Lampung sudah memiliki izin masing-masing trayek atau jalur yang ditentukan oleh pemerintah dan dinas perhubungan. Angkutan kota di jalan raya yang sudah memiliki masing-masing trayek yang diatur oleh pemerintah dan aturan dari dinas perhubungan kota Bandar Lampung. Izin tersebut jika dilanggar karena akan mendapatkan sanksi dari pihak dinas perhubungan dan kepolisian. Jadi

penghasilan angkutan kota yang beroperasi di jalan raya sudah bergantung ke penumpang masing-masing.

Bekerja sebagai supir angkutan kota pendapatannya tidak menentu setiap harinya karena dipengaruhi oleh banyak tidaknya penumpang. Berdasarkan data yang disajikan pada tabel gambar 4.2 mengenai pendapatan supir angkutan kota sebelum dan sesudah hadirnya GoCar dapat diketahui sebanyak 37 responden dengan persentase (61%) memiliki pendapatan antara >Rp. 1.600.000 sebelum hadirnya GoCar dan setelah hadirnya GoCar yang berpenghasilan antara >Rp. 1.600.000 berkurang menjadi 2 responden dengan persentase (3%). Sebanyak 13 responden dengan persentase (22%) menyatakan bahwa pendapatan mereka sebelum hadirnya GoCar antara Rp.1.200.000-Rp. 1.600.000 dan setelah hadirnya GoCar menurun menjadi 8 responden dengan persentase (14%).

Sebanyak 6 responden dengan persentase (10%) menyatakan pendapatan mereka sebelum hadirnya GoCar adalah antara Rp. 850.000-Rp. 1.200.000 dan setelah hadirnya GoCar meningkat menjadi 39 responden dengan persentase (65%). Sebanyak 4 responden dengan persentase (7%) menyatakan pendapatan mereka sebelum hadirnya GoCar adalah >Rp.850.000 dan setelah hadirnya GoCar meningkat menjadi 11 responden dengan persentase (18%). Hal ini membuktikan bahwa terjadi penurunan pendapatan responden setelah kehadiran GoCar.

Berdasarkan data yang disajikan mengenai berbagai alasan setiap orang dalam memilih moda transportasi. Jika pada sebagian orang memilih moda

transportasi pada tingkat biaya (*cost*), maka pada sebagian lagi memilih moda transportasi dengan alasan pelayanan, kenyamanan, kemudahan dan keamanan. Kaitan ini memiliki hubungan dengan tingkat pendapatan seseorang. Akan tetapi kaitan ini dapat diabaikan dengan beberapa faktor misalnya faktor nyaman dan kemudahannya.

Berdasarkan hasil dari pembagian kuisioner kepada responden pengguna jasa Gocar diketahui bahwa lebih banyak pengguna GoCar melakukan perjalanan dengan alasan kenyamanan mempunyai persentase terbesar untuk pengguna GoCar sekitar 17 orang sedangkan untuk pengguna angkutan kota hanya 3 orang. Sebanyak 18 orang lebih memilih GoCar dari segi pelayanan di banding angkutan kota 2 orang. Dari segi tarif 8 orang memilih angkutan kota orang memilih 12 GoCar. Sedangkan dari sisi kemudahan/praktis 13 orang lebih memilih GoCar di banding angkutan kota hanya 7 orang.

Salah satu informan dari angkutan massal yaitu Ahmad (51) sopir angkot yang beroperasi di terminal Universitas Lampung, yang sebelumnya bekerja sebagai sopir truck yang kemudian beralih menjadi sopir angkot mulai tahun 2004 karena upah dari mejadi sopir angkot lebih besar dari pada sopir truck, keluhan dari Ahmad tentang angkutan online GoCar mengatakan:

“sebenarnya tidak jadi masalah kalau angkutan online itu beroperasi di setiap sudut kota Bandar Lampung, tetapi surat izinnya itu harus ada dan ikut aturan pemerintah, karena setiap aturan itu kode etiknya”.<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> Ahmad, Wawancara dengan Sopir Angkutan Umum di Sukarame, kota Bandar Lampung, Tanggal 02 Mei 2019

Transportasi angkutan yang memiliki regulasi dan standar kelayakan beroperasi, sedangkan pengoperasian angkutan online berdasarkan jumlah unit individual. Secara kebebasan tidak ditentukan jumlah unit atau tidak ketentuan batasan, maka dari itu perusahaan angkutan online termasuk GoCar merupakan angkutan yang beroperasi belum mengantongi izin-izin prinsip dan izin usaha serta surat dari persetujuan dari BKPMMD dan persetujuan Gubernur belum menyetujui izin yang sah untuk kelayakan turun di jalan raya.

Jenis armada dalam hal ini tidak ada ketentuan armada serta status pengemudi mitra kerja. Hubungan jangka panjang belum terjadi sejak keberadaan angkutan online ini. Salah satu angkutan mitra kerja yaitu taxi bosowa konvensional yang jumlah unitnya ada 700 memiliki KIR (kelayakan izin registrasi) uji kelayakan serta nomor ketika ada kesalahan serta batas operasi kelayakan kendaraan lima tahun.

Sopir angkutan kota Riyanto (55) yang sebelumnya bekerja sebagai marketing produk lebih memilih pekerjaan sopir angkutan kota karena keuntungan dari angkutan umum cukup lumayan menghidupi kehidupannya dibandingkan bekerja sebagai marketing produk, keluhan dari bapak Riyanto tentang angkutan online:

“jujur, 50% penurunan untuk tahun ini, kenapa saya mengatakan seperti itu kita lihat mi. angkutan online dimana-mana termasuk GoCar berkeliaran dimana-mana mengambil penumpang sana-sini. Sebenarnya kita sebagai angkutan massal ini sudah resah cuma kita hanya bisa terdiam melihat itu semua, kita tidak bisa asal bergerak karena kita terikat mitra kerja serta waktu yang ditentukan. Pemerintah harus melihat ini dan turun ke jalan jangan hanya

seolah tutup mata, harapan saya semoga pemerintah lebih tegas lagi karena agar kita di dunia transportasi angkutan ini bersaing sehat”<sup>70</sup>.

Seorang ketua asosiasi angkutan kota di Bandar Lampung, Bapak Hasan

(61) yang menolak kehadiran GoCar, mengatakan:

“semua yang berbasis online itu atau perusahaan yang mengelola aplikasi online itu harus ikut aturan pemerintah dan harus mempunyai regulasi, murah dan cepat di situ keunggulannya angkutan itu di sisi lain kita tidak tau dampaknya karena mereka sifatnya individual tidak terikat. Tidak ada juga kontribusi dari pemerintah ini, dan ancaman pendapatan untuk angkutan konvensional termasuk angkutan kota ikut juga merosot sehingga konsumen yang awalnya tertarik kemudian beralih ke online itu sangat merugikan. kenapa demikian itu tadi konsumen lebih akhirnya angkutan kota turun pendapatannya dan kurang pun kontribusi untuk pemerintah. pemerintah harus lebih tegas lagi karena demo kemarin yang kami lakukan adalah peringatan pertama”<sup>71</sup>.

Membahas persaingan transportasi angkutan di kota Bandar Lampung memang tidak ada habisnya, apa lagi kemunculan angkutan Gocar ini memikat hati masyarakat karena harganya yang murah dan cepat, tapi disisi lain sangat banyak pihak yang menolak dari angkutan online yang tidak teregulasi serta izin beroperasi ini. Mereka merasa dirugikan karena kemunculan angkutan online tidak mengikuti aturan UUD transportasi yang telah ada.

## **B. Pandangan Ekonomi Islam atas Dampak Pengoprasian GoCar terhadap Pendapatan Angkutan Kota**

Masalah sosial adalah fenomena yang selalu dijumpai dalam kehidupan masyarakat. Oleh sebab itu apabila sejumlah penyandang masalah sudah ditangani tidak berarti masalah sosial menjadi hilang, karena masih terbuka

<sup>70</sup> Riyanto, Wawancara dengan Sopir Angkutan Umum di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

<sup>71</sup> Hasan, Wawancara dengan Ketua Asosiasi Angkutan Umum kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019



munculnya penyandang baru. Masalah sosial antar kelompok masyarakat yang menimbulkan persaingan akibat gejala modernisasi dalam ilmu teknologi dalam pembangunan masyarakat Indonesia dengan adanya alat transportasi yang lebih maju, serta teknologi dan informasi.

Masalah seperti ini akan menimbulkan persaingan yang yang dapat menimbulkan konflik, seperti munculnya aplikasi layanan online transportasi GoCar yang belum teregulasi dalam mengambil penumpang di jalan. Kehadiran GoCar menimbulkan polemik sendiri. GoCar menjadi pesaing langsung dari angkutan konvensional. GoCar dianggap merebut lahan angkutan umum dalam kompleks atau perumahan bahkan sampai ke angkutan transportasi konvensional yang mempunyai regulasi untuk operasi di jalan raya, Sehingga tidak jarang driver GoCar di pukul atau di keroyok oleh angkutan lainnya. Bahkan GoCar juga disebut sebagai moda transportasi yang tak berizin. Saat ini adalah GoCar dianggap sebagai bentuk kapitalisme baru dari angkutan kota dan angkutan konvensional lainnya.

Transportasi berbasis online merupakan inovasi baru dalam pelayanan jasa transportasi. Hal ini menunjukkan perkembangan ekonomi semakin pesat, sehingga muncul inovasi baru yang menggabungkan jasa dengan teknologi informatika. Inovasi yang dilakukan pelaku bisnis diperbolehkan, asal sesuai dengan aturan-aturan pemerintahan dan agama, karena Indonesia merupakan negara yang beragama sesuai dengan Idiologi Bangsa Sesuai dengan hasil observasi dan wawancara analisis bisnis transportasi berbasis online terhadap

prinsip-prinsip bisnis islam yang dikemukakan oleh Al-Ghazali<sup>72</sup>, adalah sebagai berikut:

a. Kebebasan dalam usaha ekonomi

Islam menjunjung tinggi kebebasan dalam usaha ekonomi. Pelaku usaha bebas menciptakan inovasi baru yang sesuai dengan perkembangan zaman. Transportasi berbasis online terus menciptakan inovasi baru dan menyesuaikan dengan berkembangnya teknologi dan komunikasi. Dengan menggunakan aplikasi, konsumen dapat melakukan pemesanan kepada driver, dan langsung terhubung dengan driver. Sehingga aplikasi tersebut memudahkan konsumen. Driver yang sudah terdaftar, secara langsung melakukan kontrak dengan perusahaan transportasi online. Perusahaan dan driver tidak berperan sebagai atasan dan bawahan, namun sebagai mitra atau rekan kerja. Disini keduanya mendapatkan keuntungan dan driver juga tidak ada unsur paksaan dalam melakukan pekerjaan.

Kebebasan dalam bisnis tercipta dengan persetujuan bersama. Adanya kebebasan bisnis bukan berarti bebas dalam bertindak, namun harus tetap mematuhi aturan agama. Dalam pelaksanaan transportasi online, driver tidak terikat jam kerja, bebas menentukan jadwal dan menentukan target pengasilan yang didapatkan dalam satu hari.

---

<sup>72</sup> Anindhita, Wiratri; Arisanty, Melisa & Rahmawati, Devie. 2016, *Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Online (Studi Pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi)*. Institut Bisnis dan Informatika Kwik Kian Gie & Universitas Indonesia. Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC Universitas Bakrie, Jakarta. 2-3 Mei 2016.

b. Keadilan/persamaan

Bisnis jasa transportasi online harus terdapat keadilan. Pelaku usaha wajib menciptakan suasana bisnis yang adil di setiap transaksinya, dalam artian antara driver ataupun penumpang tidak merasa dirugikan. Driver mendapatkan penghasilan dari order yang didapatkan. Jumlah order yang semakin banyak akan menambah bonus yang diberikan oleh perusahaan. Perusahaan transportasi online tidak memotong penghasilan yang didapatkan oleh driver. Sedangkan tarif yang ditentukan oleh perusahaan termasuk kedalam tarif yang rendah. Jika perusahaan memberikan promo kepada pelanggan, perusahaan tidak memotong penghasilan driver, penghasilan driver tetap sejumlah tarif sebelum mendapatkan promo.

Prinsip ini belum sepenuhnya diaplikasikan, karena dari segi pembayaran perusahaan transportasi online menentukan waktu-waktu tertentu untuk memberikan potongan harga, dan waktu tertentu pada saat jam sibuk pelanggan tidak akan mendapat potongan harga, justru akan mendapatkan tambahan harga (*rush hour*). Tambahan harga ini yang tidak sesuai dengan prinsip keadilan dalam transaksi.

c. Etika

Pelaksanaan bisnis harus sesuai dengan nilai-nilai agama. Jasa transportasi online memberikan pelayanan terbaik kepada pelanggan. Driver harus melayani pelanggan dengan ramah. Transaksi yang dilakukan antara driver dengan pelanggan juga harus sesuai dengan tarif yang tertera, driver tidak boleh meminta tambahan selain tarif yang tertera.

Untuk menilai kinerja driver, setelah pelanggan sampai di tujuan, ia harus melakukan penilaian terhadap pelayanan yang diberikan driver. Sehingga apabila ada driver yang tidak jujur akan mendapatkan peringatan dari perusahaan. Jasa yang diberikan seimbang dengan tarif yang dibayarkan. Pelayanan yang baik dan membuat pelanggan tertarik untuk terus menggunakan jasanya. Diantara ketiga jasa transportasi online, hanya GoCar yang memiliki misi sosial. GoCar memberikan santunan kepada keluarga driver yang sedang sakit. Selanjutnya hubungan antara perusahaan transportasi online dengan driver adalah rekan kerja, sehingga mitra pengemudi lebih suka memiliki transportasi online yang bisa berbagi waktu dan tidak terikat oleh perusahaan.

Melihat fenomena yang terjadi di masyarakat termasuk konflik angkutan konvensional dan angkutan online memberikan gambaran bahwa pada prinsipnya agama selalu mengajarkan tentang keadilan, karena ini memang memicu konflik dalam ajaran agama juga mengajarkan harus memelihara orang miskin, peran pemerintah juga memang mempunyai kewajiban tentang melindungi hak orang miskin artinya pemerintah melantarkan orang miskin nah ajaran agama orang yang melantarkan orang miskin itu mendustakan agama, seperti tertera dalam surah Al-Maun :

أَرَأَيْتَ الَّذِي يُكَذِّبُ بِالدِّينِ ﴿١﴾ فَذَلِكَ الَّذِي يَدْعُ الْيَتِيمَ ﴿٢﴾  
وَلَا تَخُضُّ عَلَىٰ طَعَامِ الْمِسْكِينِ ﴿٣﴾

Artinya : *“Tahukah kamu (orang) yang mendustakan agama?, Itulah orang yang menghardik anak yatim, Dan tidak menganjurkan memberi Makan orang miskin. (Qs. Al-Maun : 1-3).*

Berdasarkan ayat di atas sudah jelas dijelaskan bahwa kesenjangan sosial baik dari segi ekonomi dan lainnya harus diperhatikan termasuk juga sopir-sopir angkot itu harus mempunyai perlindungan karena sudah ada aturan yang ditetapkan jadi pemerintah harus tegas dalam hal ini. Hal tersebut yang menjadi masalah dikarenakan tidak ada perlindungan yang jelas. Kesimpulan kesenjangan sosial ini semakin lebar yang bisa memicu konflik karena pemerintah seakan-akan hanya tutup mata melihat masalah hal ini jadi semua itu harus kembali semua pada agama.

Berdasarkan hasil analisa bahwa kesenjangan sosial peraturan yang ada dirasa belum bisa mengatasi persaingan dalam angkutan kota untuk memperoleh hak mereka memperoleh pendapatan dari penumpang serta keadilan dalam aturan negara yang berujung untuk memicu konflik, dibutuhkannya keadilan pemerintah untuk lebih tegas dalam aturan negara yang harus berlandaskan dari ajaran agama. Masyarakat pun yang sebagai pelaku angkutan kota dan angkutan GoCar harus berlandaskan dengan aturan agama agar kesejahteraan para angkutan bisa berjalan baik. Oleh sebab itu perlu dibangun kehidupan agama kemajuan materi atau lahiriah sehingga bangsa Indonesia mempunyai landasan keimanan dan ketakwaan yang teguh dalam menghadapi perubahan sosial yang terjadi sebagai akibat modernisasi.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil observasi dan analisa yang dilakukan, maka penelian dengan judul “**Analisis Dampak Keberadaan Gocar Terhadap Pendapatan Angkutan Kota Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi di Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung)**”, memiliki kesimpulan sebagai berikut :

1. Keberadaan GoCar memberikan dampak terhadap angkutan kota di Bandar Lampung dengan menurunnya minat masyarakat yang beralih pada angkutan GoCar sehingga pendapatan yang dihasilkan setiap harinya mengalami penurunan. Berdasarkan hasil wawancara kepada responden angkutan kota, rata-rata pendapatan sebelum adanya GoCar adalah Rp 1.200.000 – Rp 1.600.000 per bulan, dan setelah keberadaan GoCar pendapatan menurun dengan kisaran sebesar Rp 850.000 – Rp 1.200.000 per bulan.
2. Pandangan Ekonomi Islam dalam hal keberadaan GoCar merupakan sebuah inovasi dalam hal transportasi. Namun dengan adanya keberadaan Gocar memberikan dampak kesenjangan sosial peraturan yang ada dirasa belum bisa mengatasi persaingan dalam angkutan kota untuk memperoleh hak mereka memperoleh pendapatan dari penumpang serta keadilan dalam aturan negara yang berujung untuk memicu konflik, dibutuhkannya keadilan pemerintah untuk lebih tegas dalam aturan negara yang harus berlandaskan dari ajaran agama.



## B. Saran

Implikasi yang dikemukakan berdasarkan kesimpulan penelitian dampak keberadaan GoCar terhadap pendapatan angkutan kota lainnya di Kota Bandar Lampung, sebagai berikut:

1. Ketegasan pemerintah dalam aturan undang-undang transportasi angkutan harus segera diambil agar konflik angkutan konvensional dan angkutan online tidak meluas. Bagaimana pun, kehadiran GoCar sudah memantik amarah angkutan kota yang sudah memiliki trayek dan regulasi dari pemerintah. Dan pemerintah harus secepatnya dibuatkan regulasi dan izin operasi agar konflik antara pihak angkutan online dan angkutan kota tidak semakin meluas, aplikasi online harus ikut aturan dan undang-undang 22 Tahun 2009 tentang transportasi yang sudah dicantumkan.
2. Keberadaan GoCar harus ditelaah dalam pandangan Ekonomi Islam, agar tujuan awalnya sebagai sebuah inovasi dapat berjalan dengan maksimal dan tidak memberikan efek buruk terhadap moda transportasi yang telah ada.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Mannan, "Hukum Ekonomi Syari'ah Dalam Perspektif Kewenangan Peradilan Agama", Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2006.
- Ahmad, Wawancara dengan Sopir Angkutan Umum di Sukarame, kota Bandar Lampung, Tanggal 02 Mei 2019
- Ahmad Ifham Sholihin, "Buku Pintar Ekonomi Syariah", Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2010.
- Ahmad, Kitab Ahmad, Hadist No. 2243, Lidwah Pustaka i-Software-Kitab Sembilan Imam.
- Ahsani Amalia Anwar. "Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar". Jurnal Etnografi Indonesia, Vol.2 No. 2, 2527-931X. 2017.
- Amajida, Fania Darma. 2016, Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" di Jakarta. Departmen Sosiologi Universitas Indonesia. Jurnal Informasi Kajian Ilmu Komunikasi Volume 46. Nomor 1. Juni 2016.
- Anindhita, Wiratri; Arisanty, Melisa & Rahmawati, Devie. 2016, Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Online (Studi Pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi). Institut Bisnis dan Informatika Kwik Kian Gie & Universitas Indonesia. Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC Universitas Bakrie, Jakarta. 2-3 Mei 2016
- Approaches. "Pengertian dan Definisi Ojek Online", Pearson Education, Boston, 2003. diakses pada tanggal 14 Maret 2018.
- Aprima Syafrino, "*Efisiensi Dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan*" Skripsi Program Sarjana Ekonomi Institut Pertanian Bogor, Bogor, 2017.
- Anthony Makki, Wawancara dengan Kepala Terminal Induk Rajabasa Bandar Lampung, Tanggal 23 Februari 2019.
- Bagas, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Online di Universitas Muhammadiyah Lampung, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019
- BN. Marbun, Kamus Manajemen, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2003.

Data Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2017.

Departemen Agama RI, Al-Qur'an dan Terjemahannya, Bandung: Diponegoro, 2013.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Jakarta: Balai Pustaka, 1998.

Dephub, 2016, "Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2016 Tentang Payung Hukum Taksi Aplikasi Yang Transparan" diakses di <http://www.dephub.go.id/welcome/readPost/permenhub-32-tahun-2016-payung-hukum-taxi-aplikasi-yang-transparan>. pada tanggal 5 november 2018. Pukul 08.30 wib.

Dephub, 2017, "Mengenal Dan Memahami PM 108 Tahun 2017" diakses di <http://dephub.go.id/post/read.mengenal-dan-memahami-pm-108-tahun2017>. pada tanggal 5 november 2018. 08.30 wib.

Dicktus. "Definisi, Dampak, Pengendalian Hujan Asam Niken", Tersedia di: <http://www.scribd.com/search?query=definisi+dampak>, dikutip pada tanggal 14 Maret 2018. Pukul 09.00 wib.

Elvinaro Ardianto dan Bambang Q-Aness, "Filsafat Ilmu Komunikasi", Bandung: Simbiosis Rekatama Media, 2007.

Emzir, "Metode Penelitian Kualitatif Analisis Data". Jakarta: Rajawali Pers, 2010.

Gini Ratio, Pendapatan Masyarakat Kabupaten Banyu Asin, Jurnal Ekonomi, 2012.

Hasan, Wawancara dengan Ketua Asosiasi Angkutan Umum kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

H.B. Sutopo. "Penelitian Kualitatif : *Dasar Teori dan Terapannya Dalam Penelitian*". Surakarta: Universitas Sebelas Maret, 2006.

Hendita Doni Prasetya, Martinus Legowo, "*Rasionalitas Ojek Konvensional Dalam Mempertahankan Eksistensi di Tengah Adanya Gojek di Kota Surabaya*" Program Studi S1 Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya, Surabaya, 2015.

Ibnu Majah , Sunan Ibnu Majah, "Juz 2", CD. Maktabah Kutubil Mutun, Seri 4, 2005.

Indri, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Online di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019.

- Iqbal Hasan, “Analisis Data Penelitian dengan Statistik”, Bumi Aksara, Jakarta, 2004.
- Kementrian Agama, “Al Qur’an dan Terjemahan”, Bandung: Gramedia, 2005.
- Lubis. H, dkk, 2005. Presepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Pelayanan Angkutan Umum di kota Medan, Vol. 02 No. 03/Desember 2005
- Mangkoesoebroto Guritno dan Algifari, Teori Ekonomi Makro, STIE YPKN, Yogyakarta, 1998.
- Maryati, Kun, Juju Suryawati. “Sosiologi 2: kelompok Peminatan Ilmu-Ilmu Sosial”, Jakarta; Esis Erlangga, 2014.
- Mega, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Umum di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019
- Miro, Fidel. “Pengantar Sistem Transportasi”. Jakarta: Erlangga, 2012.
- Miro, Fidel. “Perencanaan Transportasi”. Jakarta: Erlangga, 2005.
- Mohamad Hidayat, “The Sharia Economic”, Jakarta: Zikurl Hakim, 2010.
- Muhammad Abdul Manan, “Islamic Economics, Theory and Practice”, India: Idarah Adabiyah, 2008.
- Muhammad Abdul Mannan, “Teori Dan Praktik Ekonomi Islam”, Yogyakarta: PT Dana Bhakti Wakaf, 2007.
- Muhammad Husni Thamrin, “Implikasi Hukum Terhadap Penyelenggaraan Bisnis Angkutan Real Time Ride Sharing GrabCar atas Pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016”, Solo, Privat Law Vol.VII, 2016.
- Muhammad Yusuf, Indra Lesang, Yosin Kogoya, Rasid Pora, “Konflik dan Pergerakan Sosial”, Cet:Pertama, Yogyakarta: Graha Ilmu,2015.
- Muhammad, Ekonomi Mikro dalam Pespektif Islam, Yogyakarta:BPFI, 2005.
- Muslihat, Wawancara dengan Sopir Angkutan Umum di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019
- Mustafa Edwin Nasution dkk, “Pengenalan Eksklusif Ekonomi Islam”, Jakarta: Kencana, 2006.

Neuman, W. Lawrence, "Social Research Methode Qualitative and Quantitative, 2009.

Novri Susan, "Pengantar Sosiologi Konflik Dan Isu-Isu Konflik Kontemporer". Jakarta: Kencana, Edisi.1.Cet.2, 2010.

Profile Kota Bandar Lampung, BPS Bandar Lampung Tahun 2017, diakses dari [www.bpsbandarlampung.co.id](http://www.bpsbandarlampung.co.id)

Purnomo, Sagita, "Angkutan Umum Kota Bandar Lampung Yang (Tak) Berestetika" <http://sagitapurnomo.blogspot.co.id/2013/06/angkutam-umumkota-medan-yang-tak.html>. diakses 05 november 2018 pukul 09.40 wib.

Pusat Pengkajian dan Pengembangan Ekonomi Islam (P3EI), Ekonomi Islam, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011.

R. Soediro Mangundjojo, Sosial Ekonomi Masyarakat, Jakarta: Direktorat Jendral, 2011.

Ratminto dan Septi Antik Winarsih, "Manajemen Pelayanan", Yogyakarta, Pustaka Belajar, 2000.

Ratna Sukmayanti (et.all), Ilmu Pengetahuan Sosial, PT Galaxy Puspa Mega, Jakarta, 2008.

Regina Ivanova, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Umum di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019

Reksoprayitno, Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi, Jakarta: Bina Grafika, 2004.

Riyanto, Wawancara dengan Sopir Angkutan Umum di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019.

Rifusua, Agus Imam. 2010, Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Busway di DKI Jakarta Tahun 2004-2008. Tesis Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia

Risma, Wawancara dengan Pengguna Angkutan Umum di Rajabasa, kota Bandar Lampung, Tanggal 01 Mei 2019.

Rudi Azis, Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi, Yogyakarta: Deepublish, 2014.



Sadono Sukirno, Pengantar Teori Makro ekonomi, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2010.

Salim, Agus. "Perubahan Sosial". Yogyakarta: PT Tiara Wicana, 2002.

Setijowarno, Djoko dan Russ Bona Frazila. "Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi". Bandung: Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapr. 2003.

Sinta Hariyati, Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Jembatan Mahkota Ii Di Kota Samarinda, Ejournal Ilmu Pemerintahan, 3 (2 ) 2015 : 585-596  
Issn 0000-0000, Ejournal.Ip.Fisip-Unmul.Ac.Id

Sugiyono, "Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D".Bandung: Alfabeta, 2014.

Susantono, Bambang., Jangan Hanya Bisa Mengeluh Macet: 1001 Wajah Transportasi Kita + Tips Praktis Nyaman dan Aman di Jalan. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2009

Syed Nawab Haider Naqvi, "Menggagas Ilmu Ekonomi Islam, terj. M. Saiful Anam dan Muhammad Ufuqul Mubin",Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009.

Syofian Siregar, "Statistik Deskriptif untuk Penelitian", Rajawali Pers, Jakarta, 2012.

Syukur Kholil, "Metodologi Penelitian Komunikasi". Bandung: Citapustaka Media, 2006.

Wadirman Darmandi, "Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (GO-JEK)

Warpani, Suwardjoko P. "Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan". Bandung: ITB. 2002.

Wirawan, "Konflik dan Manajemen Konflik Teori Aplikasi dan Penelitian". Jakarta: Salemba Humanika, 2009.